ISSN 0026-7422 4/91 DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Modell Eisen Bahner



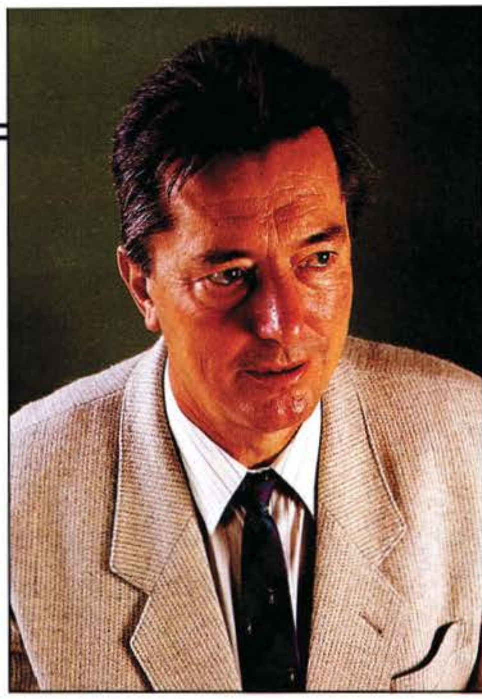
Bahn am Chiemsee

Schriften an Lokomotiven

Rekorde auf Schienen



Ruhe im Feuer – eine im Dampflokomotivbetrieb übliche Betriebsart. Es gibt Leute, die sie der Harzquerbahn für immer verordnen wollen. Dann wäre dieses Bild von Karl-Heinz Krebs vom Lokomotivschuppen Nordhausen auf immer unwiederholbar.



Liebe Leser,

der Vorstand des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (e. V.) hatte zum 23. Februar zum außerordentlichen Verbandstag nach Berlin eingeladen. 110 Delegierte erfuhren aus der kurzen Einführungsrede des Vorsitzenden u. a., daß es den DMV als eingetragenen Verein überhaupt nicht gäbe (darum auch die Klammer um die Buchstaben zehn Zeilen weiter oben). Trotz ordnungsgemäßer Antragstellung nach dem 7. Verbandstag im Juli 1990 in Schwerin beim damals zuständigen Stadtbezirksgericht Berlin-Mitte blieb die Eintragung ins Register aus. Das gleiche widerfuhr weiteren 2168 Antragstellern.

Dieser Vorgang belegt einmal mehr, wie sehr sich die Ereignisse in der jüngeren Vergangenheit überschlugen. Auf dem 7. Verbandstag war der Vorstand beauftragt worden, »sich unverzüglich auf die Intensivierung der kooperativen Zusammenarbeit mit dem Vorstand des BDEF zu orientieren«. Das tat er dann auch. Es entstanden engere Kontakte zwischen dem Vorsitzenden des Arbeitskreises Modellbahn des BDEF mit der Technischen Kommission des DMV, es gab erste Erfahrungsaustausche zwischen der Kommission Museumsbahnen/Traditionsbetrieb des DMV mit dem Arbeitskreis Museumsbahnen des BDEF. Und es gab am 3. Oktober die Vereinigung der beiden deutschen Staaten.
Das war im Juli noch nicht voraussehbar. Deshalb war es folgerichtig, daß sich danach die Vorstände des DMV und des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde mehrfach trafen, um über Lösungen nachzudenken, die der neuen Situation gerecht werden.

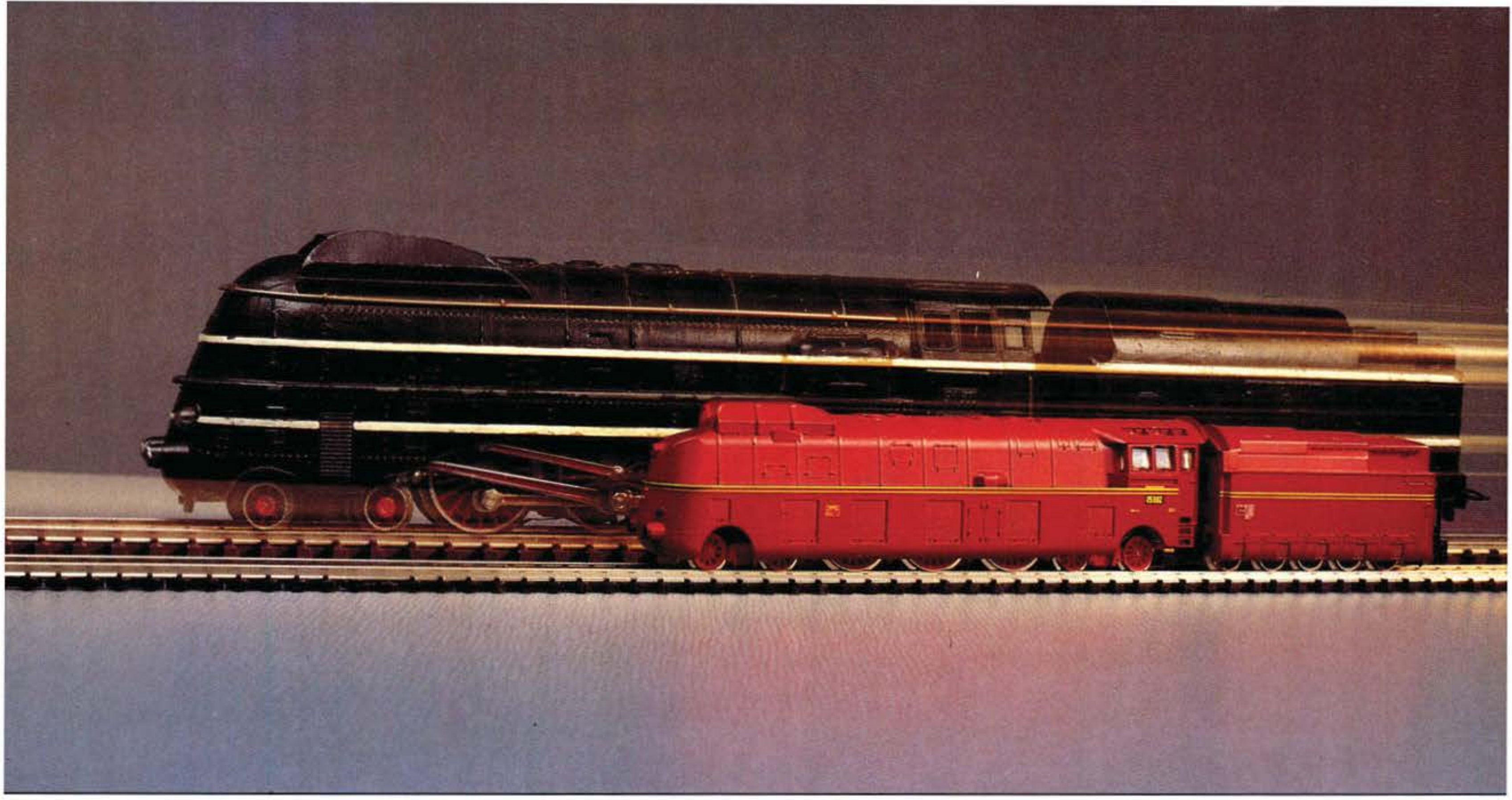
Zur neuen Situation gehören zwei einschneidende Veränderungen, die ausschließlich die Mitglieder des DMV betreffen. Das ist zum einen die Gewißheit, daß es in absehbarer Zeit die Deutsche Reichsbahn nicht mehr geben wird. Als bereits jetzt schon spürbare Folgen werden künftig von dieser Seite keine Mittel mehr – welcher Art auch immer – für den DMV zur Verfügung stehen. Das könnten selbst die kleinsten Vereine zu spüren bekommen, wenn ihnen plötzlich für bahneigene Räume Mieten abverlangt werden. Hier hilft künftig nur, vor Ort geschickte Abkommen zu finden.

Damit ist auch bereits die andere einschneidende Veränderung angedeutet, das völlig anders geartete Verhältnis der Vereine zum Vorstand. Es gibt keinen Weisungsweg mehr, der vom Vorstand über die Regionalverbände zur Arbeitsgemeinschaft läuft. Gültig ist nur, was der Verein beschließt. Wenn er nichts beschließt, geschieht nichts. Anweisungen, Anleitungen »von oben« gibt es nicht mehr, Rechenschaft »nach oben« ebenfalls nicht. DMV und BDEF sind lediglich ehrenamtlich geleitete Dachverbände, die Vereinsinteressen bündeln und gegenüber der Öffentlichkeit formulieren.

Die Delegierten des außerordentlichen Verbandstages haben die Auflösung des DMV beschlossen, jedoch keinen geschlossenen Übertritt aller Vereine in den BDEF empfohlen. Dieser Schritt steht allen ab sofort offen, doch den Beschluß muß jede Gruppe selbst fassen. Denn die Verbandsarbeit findet künftig in den Vereinen statt. Nur dort. Nach deren Satzungen. Der BDEF wird als Dachverband sicher gern mit Patenschaftsadressen zum Erfahrungsaustausch beitragen.
Falls sich jedoch zehn oder zwanzig Vereine zu einem Regionalverband zusammenschließen wollen, wird sie niemand daran hindern können.

Es gibt also keinen Grund, das Zusammensein Gleichgesinnter vor Ort aufzugeben. Im Gegenteil, die Möglichkeiten, eigene Vorstellungen zu verwirklichen, sind größer als zuvor.

F. Baum



Die schwarze 05 in H0 von MÄRKLIN ist ein Modell aus den Jahren 1949 bis 1951. Die verkleidete 05 in N stammt aus der derzeitigen 05-Serie von ARNOLD, zu der auch die unverkleidete 05 der DRG mit Wagner- und die unverkleidete 05 der DB mit Witte-Leitblechen gehören.

6 REKORDE, RENOMMEE, REALITÄTEN

Rekordfahrten um das »Blaue Band der Schiene« sind so alt wie die Eisenbahn selbst. Sie führten letztlich zu Reisegeschwindigkeiten, die ans Unglaubliche grenzen. Wir zeichnen den Entwicklungsweg nach.

R U B R I K E N



13 Anschriften an Dampflokomotiven

Aus der Betriebsnummer einer Lokomotive die Baureihenbezeichnung abzuleiten ist das erste, was der gerade lesekundig gewordene und eisenbahninteressierte Dreikäsehoch lernt. Doch was heißt z. B. Gt 46 15 mit Dreieck und Strich darüber?

17 NWE – Sorge und Elend der Harzbahnen

Die Harzquerbahn ist in Gefahr! Sie soll auf Triebwagenverkehr zwischen Wernigerode und dem Brocken reduziert werden! Sind das nur Gerüchte? Wir waren vor Ort.

19 Modell-Drehscheibe

Eine neue Rubrik im MODELL EISENBAHNER: Auf der Modell-Drehscheibe drehen sich künftig die Neuheiten der Modellbahnindustrie. Triebfahrzeuge, Wagen, Autos, Zubehör und Elektronik... kurz, alles, was für den Modelleisenbahner von Interesse ist. ▷

20 Modellbahnlichter aus »Lichterfels«

Eine Geraer Arbeitsgemeinschaft gab ihrer Klubanlage nach Thüringischen Vorbildern den Namen »Lichterfels«. Dem Ortskundigen fallen sofort der Ort Lichte bei Sonneberg und der ganz in der Nähe liegende Pisau-Viadukt ein. Genau diese Situation ist das Vorbild für die vorgestellte Klubanlage.

22 PROFESSIONALes aus Sonneberg

Wie lange wird es die PIKO-Modellbahn noch geben? Den langen Weg vom kreativen Anfang in den 50er Jahren bis zum ungeliebten Kind PIKO in der Kombinatsfamilie der volkseigenen Spielwarenhersteller in der ehemaligen DDR beschreibt unser Firmenporträt.



24 Die ersten Schritte sind die schwersten

Anlagengröße, Thema und Motiv, Schattenbahnhöfe und Module sind die Themen der ersten Wortmeldungen zum gemeinsamen Vorhaben Leseranlage. Es zeichnen sich zwar erste Tendenzen ab, doch entscheidungsreif ist noch garnichts. Peter Zander erstattet Bericht.

36 Getriebefrisuren in H0

Zur Kleinbahnnostalgie gehört unbedingt eine ruhige Gangart der Triebfahrzeugmodelle. Mit einem Getriebeumbau ist das heute realisierbar.

38 SAXONIA – Reminiszenzen

Die Maschine wurde von Prof. Andreas Schubert aus Dresden entworfen, und gebaut wurde der Zug der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 1838 in Übigau. Unter den Modellnachbildungen gibt es ein besonderes Bonbon: Die Kleinserienfertigung von Ing. Träger aus Neckargemünd.

39 Die Zugleine

Die Zugleine ist in Vergessenheit geraten. Im vorigen Jahrhundert gehörte sie zur Grundausstattung der Sicherungstechnik bei der Eisenbahn und war die Sifa von einst.



41 Die Chiemseebahn

Eine einmalige Attraktion sorgt am bayerischen Chiemsee seit Jahrzehnten für Abwechslung: die gleichnamige Meterspurbahn. Einzelheiten über Vergangenes und Gegenwärtiges hat Horst Winkelmann aufgeschrieben.

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Wo und was

Röver- Märkte 7.4. Braunschweig
Modellbahn- und Spielzeugmarkt im Schützenhaus,W- 3300 Braunschweig, Hamburger Str.

21.4. Osterode
im Veranstaltungszentrum Stadthalle, W- 3360 Osterode, an beiden Tagen von 11.00 bis 16.00, Eintritt jeweils 4,00 DM. Info: Ursel Röver, W- 3200 Hildesheim-Himmelsthür, Königsberger Str. 2, Tel.: 05121/22522

13.4. Sonderfahrt ab Oebisfelde
Mit LVT 171/172 über Nebenbahnen in der Altmark, Gardelegen – Letzlingen, Stendal – Borstel, ca. 9.15 - 18.45. Info: Eisenbahnfreunde Hannover e. V., Pf 1740, W - 3000 Hannover 1

Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen

13./14. Workshop
im Eisenbahnmuseum, Voranmeldungen erbeten.

21.4. Dampftag
Dampflok-Führerstandsmitfahrten, Öffnungszeit: 10.00 - 15.00
27./28.4. Museumstage im Eisenbahnmuseum zusammen mit DB, Dampflok- und Museumzugeinsätze, Mitfahrten auf Dampfloks, Fahrzeugausstellung u. v. m. 28. 4. Modellbahn-Tauschbörse, Öffnungszeit: 10.00 - 17.00.

5.5. Museumszug im Ruhrtal
Dampfzugfahrten im Ruhrtal zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost

9.5. Museumszug im Ruhrtal
zusätzlicher Betrieb am Himmelfahrtstag zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost. Info: DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str.191, W-4630 Bochum 5

20.4. Tauschbörse
der Stendal-Tangermünder Eisenbahnfreunde und des Modellauto-Clubs Stendal im Klubhaus der Eisenbahner (neben dem Bahnhof) von10.00 - 15.00. Eintritt: 1,00 DM, Tischplatzgebühr: 5,00 DM.Tischbestellungen an: Frank Barby, Carlbauerstr. 90 A, O-3504 Tangermünde

DGEG-Studienfahrten

20.4. Zwischen Fulda und Werra
Schienenbusrundfahrt von Kassel nach Bebra, Gerstungen, Heimboldhausen, Schenklengsfeld, Bad Hersfeld und Grebenau.

27.4. Odenwald-Kurier
Rundfahrt mit Dampflok 01 118 Frankfurt, Hanau, Eberbach, Lauda, Wertheim, Miltenberg, Frankfurt. Überholungen durch Sonderzüge mit 01 1066 und 01 1100.

4./5.5. Straßenbahnen in Amsterdam
Sonderfahrten mit hist. Straßenbahnen im Stadtnetz Amsterdam,auf der Museumsstraßenbahn, Teinahme an Straßenbahnkavalkade anläßlich des NVBS-Jubiläums. Info: DGEG-Studienfahrten, PF 2045, W-4130 Moers1.

27.4. Foto- Sonderfahrt
von Radebeul Ost nach Radeburg mit Traditionslok 99 713, Unterwegsprogramm, Bewirtschaftung im Gmp. Info/Bestellung gegen Freiumschlag: Traditionsbahn Radebeul e. V. , Psf 56, O-8122 Radebeul 1.Teinahmegebühr: 16,00 DM, Jugendl.: (bis 15 Jahre) 8,00 DM, Autobegleiter-Unterlagen: 5,00 DM.

Wo und was

27./28.4 Austellung
die BSW-Modellbahn Lübeck stellt ihre H0-Modulanlage im Gemeinschafts-haus Rangenberg, im Brunskroog; Lübeck- Kücknitz(B 75 Abfahrt Lübeck,Kücknitz) aus.
Info: Tel.: 0451/ 4991628.

3.5. Sonderfahrt in Polen
Der Eisenbahn-Freundeskreis Poznań führt eine Fahrt auf dem 750-mm-Netz von Opalencia/Nowy Tomysl mit Px 48 durch. Info: F. Schmidtendorf, Dorpatweg 7, W-4400 Münster, Tel.: 0251/274363.

4.5. Sonderfahrt
von Bad Harzburg – Seesen – Herzberg – Walkenried – Ellrich – Nordhausen – Sangerhausen – Aschersleben – Wegeleben – Quedlinburg – Thale – Halberstadt – Blumenberg – Eilsleben. Helmstedt – Braunschweig – Bad Harzburg – Seesen. Auf den Strecken der DR Einsatz der BR 41, Fotohalte. Fahrpreise: Erwachene: 89,00 DM, Kinder: (2 – 12 Jahre) 69,00 DM. Anmaldeschluß: 15.4.91.
Info und Fahrzeiten: Seesener Eisenbahnfreunde e. V., Martin Ritzau, Kornstr. 39, W-3380 Goslar, Tel.: 05321/40835.

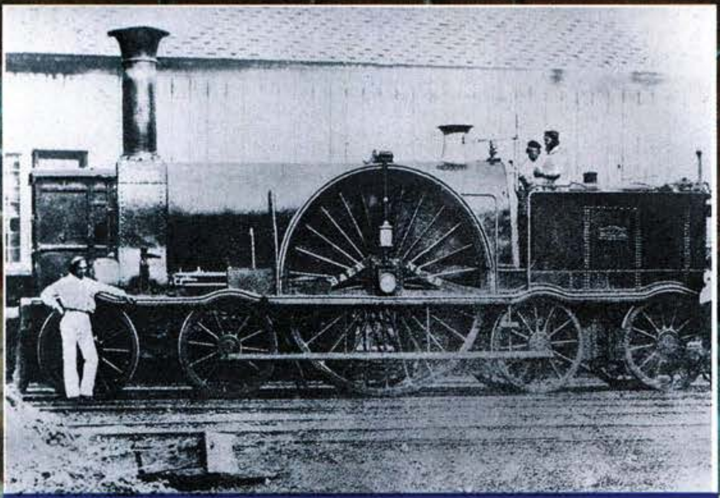
9.5. Sonderzugfahrt
mit VT 171 von Eisenach – Gotha nach Tambach-Dietharz und Menteroda.
11.5. Fürstenberg (Havel) über Gransee nach Wolfsruh. Info: IBSE e. V.Gisbert Siede, Bahnhofsiedlung 2, W-8941 Busheim.

9.-11.5. Sonderzugfahrt
von Königs Wusterhausen über Mittenwalde Ost nach Töpchin mit BR 52, DR und DB-Rekowagen. Veranstalter: »Dampflokfreunde Berlin« e. V., Werner-Voß-Damm 54, W-1000 Berlin 42, Tel.: (Freitag Abend) 785 1098

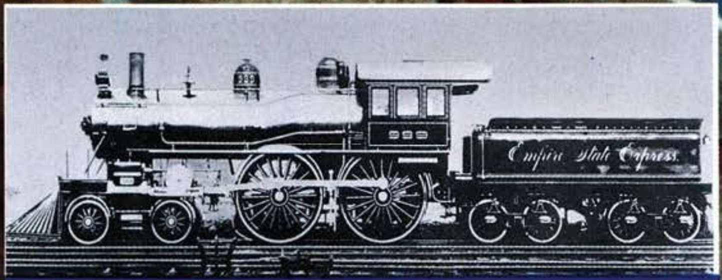
11./12.5. Traditionsrundfahrt
mit 2 Dampfloks und Veltener Traditionszug von Berlin Hbf über Zoo – Kremmen – Neuruppin – Herzberg – Oranienburg – Zoo – Berlin Hbf. Mittagessen in Neuruppin, Fotohalte und -anfahrten. Abfahrt:7.50, Ankunft:17.05. Fahrpreise: Erwachsene: 58,00 DM, Kinder (6 - 12 Jahre) 33,00 DM. Teilnahmekarten durch Postversand nach Einzahlung per Postanweisung an DMV Regionalsverband Berlin, Ruschestr. 57, O-1130 Berlin.

9.-12.5. Oebisfeld
Plandampf in der Altmark auf den Kursbuchstrecken763, 702, 742 und 750 dampfen die Loks 41 1185, 41 1231, 50 3708 und 50 3606 an vier Tagen. Fahrkosten für alle Tage: 240,00 DM, für einen Tag: 60,00 DM.
Einzahlungen auf Konto: 132770-301, Postscheckamt Hannover, BLZ 25010030. Stichwort: Altmarkdampf. Einsendeschluß:15.4.91.
Info: Michael Frick, Raiffeisenallee 7b; W-3306 Lehre, Tel.: 05308/3548 ab 18.00-22.00.

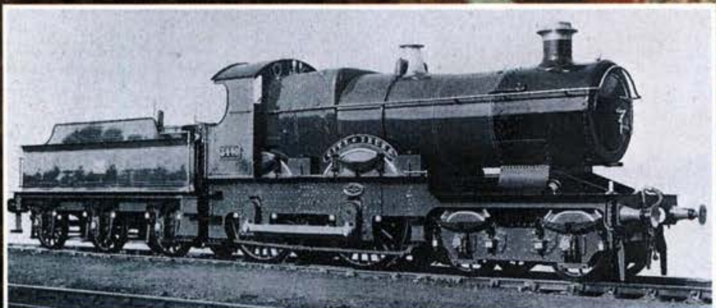
12.5. »Allgäu - Bodenseepfeil«
Mit 01 1066 und hist. Wagengarnitur von Stuttgart Hbf nach Lindau über Kempten – Oberstaufen. In Lindau Anschluß an das Dampfschiff » Hohenwiel« zur Fahrt nach Friedrichshafen. Rückfahrt über Aulendorf und Ulm nach Stuttgart. Anmeldungen: Eisenbahnclub Adler e. V.; Tannenbergstr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel.: 0711/548277.



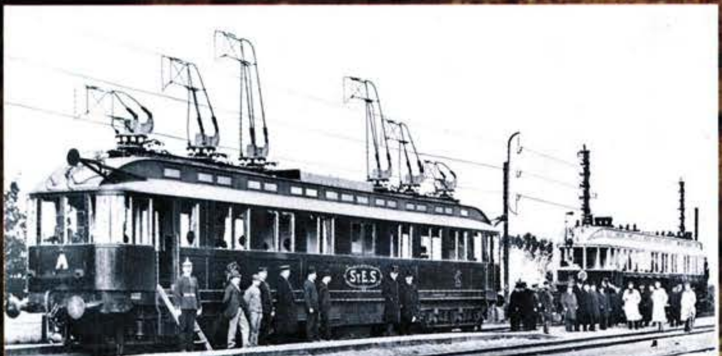
2A2 n2–Lokomotive Nr. 46 der Bristol & Exeter Railway mit Treibrädern von 2743 mm Druchmesser. Die Rekordlokomotive Nr. 41 glich der abgebildeten Maschine.



Ende des 19. Jahrhunderts wußte man, daß ein niedriger Schwerpunkt keine Bedingung für hohe Geschwindigkeiten ist. Die 2B n2 Nr. 999 der NYC fuhr 181 km/h.



Eine Schönheit war die 2B h2 „City of Truro" nicht, doch sie war stark und schnell: 164,6 km/h im Jahre 1904.

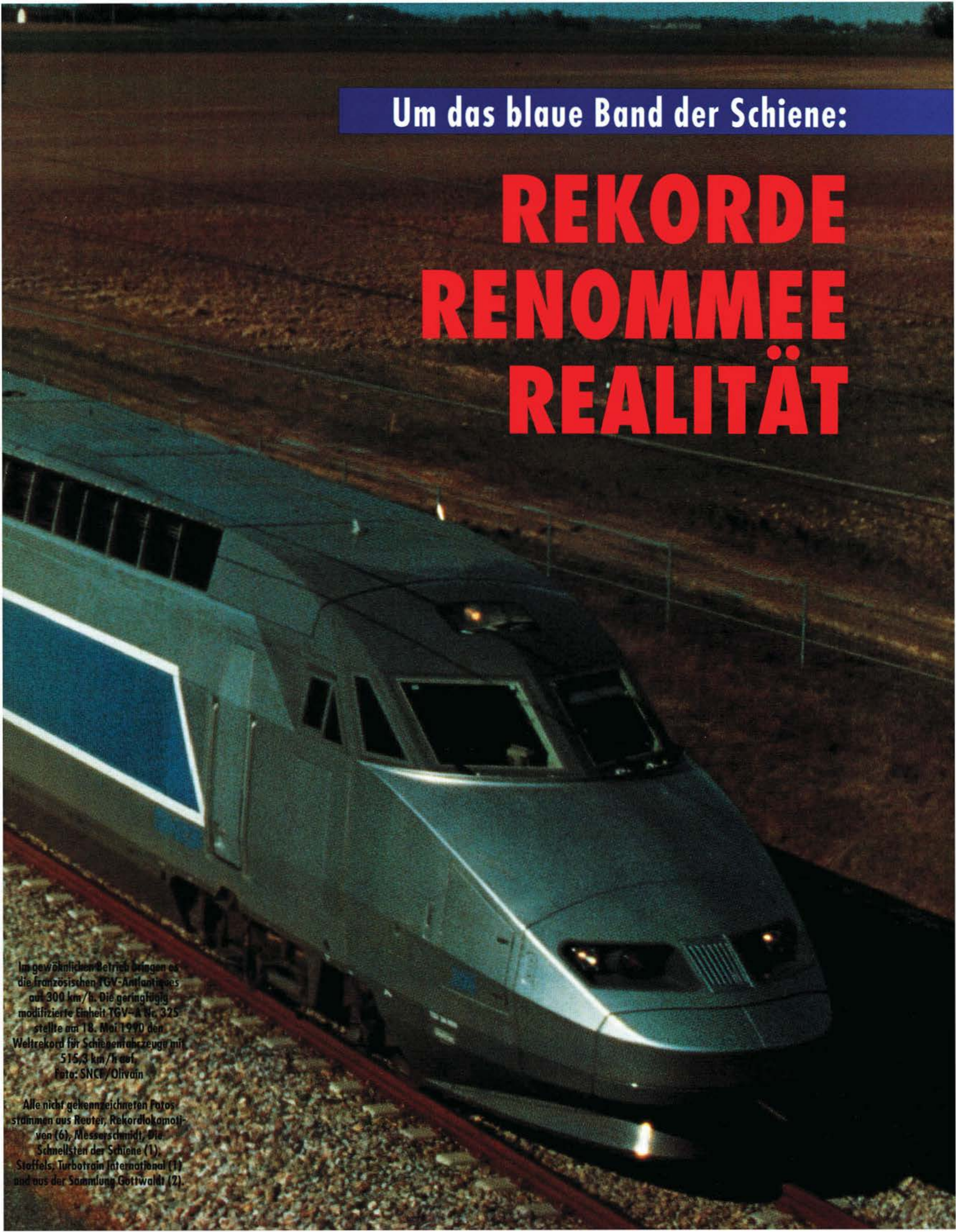


Beide Triebwagen der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen erreichten 1903 auf dem Abschnitt Marienfelde – Zossen der preußischen Militäreisenbahn 210 km/h. Der von der AEG ausgerüstete Wagen (Bild) unterschied sich vom Siemens–Wagen nur in Details.

Als der französische Hochgeschwindigkeitszug »TGV-Atlantique« Nr. 325 am 18. Mai 1990 bei einer Versuchsfahrt 515,3 km/h erreichte, waren die Experten überall auf der Welt wohl noch mehr fasziniert als die Laien. Zwei, drei Jahre zuvor hätte keiner die sichere Prognose gewagt, daß mit dem klassischen Rad-Schiene-System Tempo 500 erreichbar sei oder gar überboten werden könne. War es doch schon eine Sensation, als 1988 der deutsche »InterCityExperimental« die magische 400-km/h-Grenze überschritten hatte.
Die Rekordgeschwindigkeit des TGV verblüffte uns weniger als unsere Ahnen vor 160 Jahren die Nachricht, in England sei ein gewisser Stephenson mit seinem Dampfwagen »Rocket« 30 Meilen pro Stunden gefahren, dreimal so schnell wie die Postkutsche! Sicherlich stellten sich unsere Altvorderen die gleiche Frage wie wir: Welchen Sinn hat die Raserei? Liegt es den Technikern am hehren Fortschritt oder befriedigen sie nur ihre Geltungssucht? Was haben wir davon?

Um das blaue Band der Schiene:

REKORDE RENOMMEE REALITÄT



Im gewöhnlichen Betrieb bringen es die französischen TGV-Atlantiques auf 300 km/h. Die geringfügig modifizierte Einheit TGV-A Nr. 325 stellte am 18. Mai 1990 den Weltrekord für Schienenfahrzeuge mit 515,3 km/h auf.
Foto: SNCF/Olivain

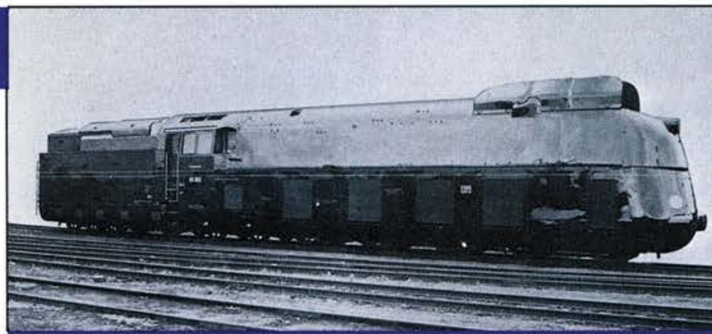
Alle nicht gekennzeichneten Fotos stammen aus Reuter, Rekordlokomotiven (6), Messerschmidt, Die Schnellsten der Schiene (1), Stoffels, Turbotrain International (1) und aus der Sammlung Gottwaldt (2).

Um das blaue Band der Schiene

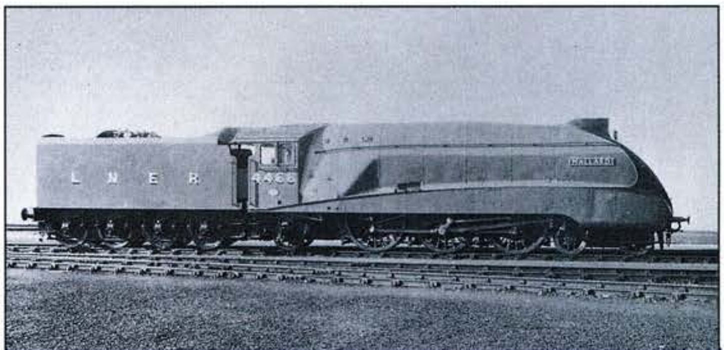
KAMPF DER SPURWEITEN

Das legendenumwobene Lokomotivrennen von Rainhill im Oktober 1829, das George Stephenson mit der von seinem Sohn Robert gebauten »Rocket« vor allem dank zukunftsweisenden Heizrohrkessels klar für sich entschied, sollte nicht das einzige bleiben auf der britischen Insel. Zwar kam es nie wieder zu solch einem spektakulären direkten Vergleich, doch standen über hundert Jahre lang die Eisenbahnen im Wettbewerb um die schnellste Lokomotive, den schnellsten Zug. Zunächst spielte sich der Wettlauf auf den Strecken zwischen London und den englischen Industriestädten einerseits sowie den großen Häfen an der Westküste andererseits ab. Stephenson hatte die Regelspurweite von 4 Fuß 8 1/2 Zoll (1435 mm) eingeführt, die fortan alle Bahnbauer als verbindlich ansahen. Bis auf einen: Isambard Kingdom Brunel, 1833 als Chefingenieur mit dem Bau der Great Western Railway von London nach Bristol betraut. 1841 war diese Strecke fertig, 7' 1/4" (2134 mm) lagen zwischen den Schienen! Brunel wollte größere Geschwindigkeiten erzielen. Er setzte dabei auf eine ebenmäßige Trassierung der Strecke und auf breite Fahrzeuge mit tiefer Schwerpunktlage, von denen er sich die erforderliche Standsicherheit versprach. Die entsprechenden Lokomotiven konstruierte Daniel Gooch, Maschinentechnischer Leiter der Great Western. Seine 1847 gebauten sechs 2 A 1-Maschinen der »Iron Duke«-Klasse brachten es auf schier unglaubliche 75 Meilen pro Stunde, umgerechnet 120 km/h; sie zogen die Expreßzüge von London nach Birmingham und Bristol mit 85 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Maschinen hatten Treibräder von 8 Fuß (2438 mm) Durchmesser.

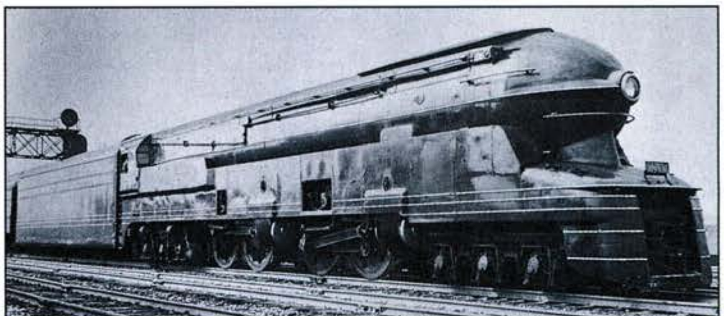
Mit den »Iron Dukes« begann die Auseinandersetzung, die als »The battle of the gauges«, der Kampf der Spurweiten, in die Eisenbahngeschichte einging. Die London & North Western Railway (1435 mm) nahm nämlich den Fehdehandschuh auf und bestellte bei Bury in Liverpool eine Schnellzuglokomotive der Crampton-Bauart. Thomas Russel Crampton, unter Gooch bei der Great Western groß geworden, hatte sich 1842 eine Lokomotive für hohe Geschwindigkeiten mit tiefliegendem Kessel und großen Treibrädern patentieren lassen. Den Widerspruch zwischen diesen als unabdingbar geltenden Forderungen löste Crampton, indem er die Treibachse hinter den Stehkessel verlegte und unter dem Langkessel eine, zwei oder gar drei Laufachsen anbrachte. Die »Liverpool«, jene Schnellfahrlok der North Western, schwerer noch als die »Iron Dukes« und ebenfalls mit 8-Fuß-Treibrädern versehen, jagte 1848 der Great Western den Rekord ab: 78 mph! So war die Ehre der Regelspur wiederhergestellt. Zu mehr taugte die »Liverpool« allerdings kaum: Sie war zu schwer, verursachte häufig Schäden am



Die 2C2 h3 05 002 wog mit Tender 213 t. Der Wagenzug, den sie auf 160 km/h bringen konnte, durfte nur 250 t schwer sein. Dieses Verhältnis machte die Zweckmäßigkeit der Dampflokomotive für den Schnellstverkehr fragwürdig.



Weitaus kleiner und leichter als die deutsche 05 002 war die englische 2C1 h3 „Mallard" (Wildente). Doch sie erwies sich als geringfügig schneller: 203 km/h.



Keine Fotografie kann den Eindruck wiedergeben, den die mit achtachsigem Tender 42,5 m lange und 481 t schwere Duplex-Lokomotive der amerikanischen Klasse S 1 machte. „The Big Engine" erreichte 1946 inoffiziell 227 km/h.

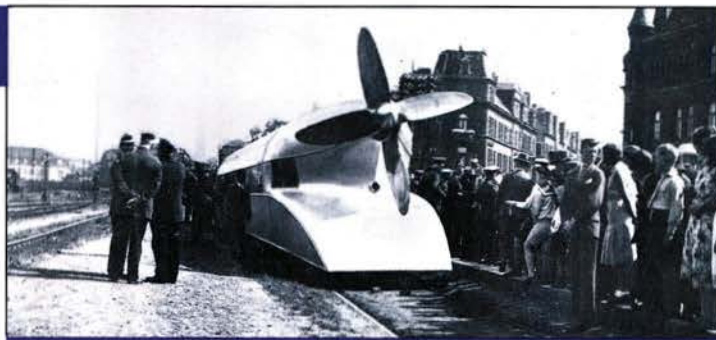
REKORD-DAMPFLOKOMOTIVEN (Auswahl)

Rekordfahrt	Name; Betriebsnummer	Bauart	Hersteller; Baujahr	Bahngesellschaft	Rekordstrecke	Rekord-geschwindigkeit mph	km/h	Messart	Indizierte Leistung kw	Treibrad-durchmesser Fuß	Inch	mm	Treibrad-drehzahlLeistung min⁻¹	Dienstmasse Lok + Tender t	Reibungsmasse t	Zugmasse bei Rekordfahrt
21.02.1804	»Pennydarran«	Bn1	Richard Trevithick; 1803/04	–	Merthyr–Tydfill–Bahn (Wales)	ca.5,0	8,0									26 t
02.07.1808	»Catch Me Who Can«	1An1	Richard Trevithick; 1808	–	London	ca. 19,0	30,0									1 Wagen
06.10.1829	»Rocket«	A1n2	Stephenson, Newcastle; 1828	Liverpool-Manchester-Eisenbahn	bei Rainhill	30,0	48,0							4,25	2,5	1 Wagen
1848	»Liverpool«	3An2	Bury, Liverpool; 1848	London & North Western Railway	?	78,0	126,0		600	8		2438	274	56,4	12,7	8 Wagen
1853	Nr 41	2A2n2t	Rothwell, Bolton; 1853	Bristol & Exeter Railway	?	81,8	131,6		550	9		2743	255	43,3	13,8	?
10.05.1893	Nr. 999	2Bn2	Bahnwerkst. West Albany, N.Y.; 1893	New York Central Railroad	Syracuse — Buffalo	112,5	181,0	S[1]	1600		86	2184	447	92,5	38,2	ca. 160
30.04.1904	IId Nr.	2'B1'n4v	J. A. Maffei, München; 1902	Großherzogl. Badische Staatsbahn	Offenburg — Freiburg		144,0		1230			2100	364	126,4	33,3	138 t
09.05.1904	Nr. 3440 »City of Truro«	2 B n2	Swindon Works (Great Western); 1903	Great Western Railway	Plymouth — London	102,3	164,6	S	ca. 1000	6	8,5	2045	427	93,7	36,6	ca 150 t
1904	Nr. 2643	2'B1'n4v	Elsäßische Maschinenfabrik, Belfort, 1901	Campagnie du Nord	Calais — Paris		153,0		1175			2040	398	110,0	32,0	280 t
02.07.1907	S 2/6 Nr. 3201	2'B2'n4v	J. A. Maffei, München, 1906	Königl. Bayerische Staatseisenbahnen	München — Augsburg		154,5	M[2]	1600			2200	373	137,5	32,0	150 t
1909	Nr. 303	2'B1'n3	Bahnwerkst. Reading; 1909	Philadelphia & Reading Railroad	?	120,0	193,0		1620		80	2032	500	169,3	57,6	?
05.03.1935	A3 Nr. 2750 »Papyrus«	2'B1'h3	Bahnwerkst. Doncaster; 1929	London & North Eastern Railway	Newcastle — London	108,0	174,0	M	1650		80	2032	454	156,5	67,2	220 t
11.05.1936	05 002	2'C2'h3	Borsig, Berlin; 1935	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft	Hamburg — Berlin		200,4	M	2500			2300	462	213,0	57,0	197 t
03.07.1938	A4 Nr. 4468 »Mallard«	2'C1'h3	Bahnwerkst. Dancaster; 1938	London North Eastern Railway	Grantham — Peterborough	126,0	202,8	M	> 2000		80	2032	529,5	171,1	61,1	244 t
03.1946	S1 Nr. 6100	3'BB3'h4	Altoona Locomotive Works; 1939	Pennsylvania Railroad	bei Crestlina	141,2	227,0	M	ca. 5890		84	2134	564,8	480,8	127,7	120 Achsen

S = Stoppuhr; M = Meßwagen bzw. hochwertige Meßeinrichtung

Oberbau und erwies sich als störanfällig. Die North Western verschrottete das Renommierstück nach nur zehn Jahren.
Während in England damit das Schicksal der Crampton-Lokomotive besiegelt war, setzte sie sich bei einigen französischen, deutschen und nordamerikanischen Bahnen für drei Jahrzehnte durch. Erst in den 80er Jahren genügten die Cramptons vor den schwerer gewordenen Schnellzügen auch dort nicht mehr: die verhältnismäßig gering belasteten großen Treibräder neigten naturgemäß zum Schleudern.
Der Erfolg der »Liverpool« provozierte die Techniker der Breitspur zum Konterschlag. Die Great-Western-Linie war inzwischen über Bristol hinaus bis nach Exeter verlängert. Dafür entwickelte James Pierson 2 A 2-Tenderlokomotiven mit dem wohl nie wieder erreichten Treibraddurchmesser von 9 Fuß (2743 mm) und ließ 1852/53 acht Exemplare bauen. Bei einer Probefahrt erreichte die Lokomotive Nr. 41 im Jahre 1853 81,8 Meilen pro Stunde.

Es dauerte nahezu 30 Jahre, bis Regelspurlokomotiven an diese Marke herankamen. Dennoch war der Breitspur keine Zukunft beschieden. Klagen über die Mühen des Umsteigens und Umladens auf die Breitspur häuften sich, beschäftigten schließlich das Parlament, das sich gegen die Breitspur entschied. Am 20. Mai 1892 fuhr der letzte Breitspurzug in England.
Die Praxis widerlegte im übrigen das Dogma, schnelle Lokomotiven brauchten die niedrige Schwerpunktlage. Und Fortschritte in der Werkstoff- und Verarbeitungstechnik erlaubten bald höhere Kolbengeschwindigkeiten und Treibraddrehzahlen, so daß die Treibraddurchmesser fortan nicht mehr proportional zur Höchstgeschwindigkeit wachsen mußten.



Wie die Aufnahme vom Heck des „Schienenzeppelin" zeigt, hatte sein Konstrukteur Kruckenberg nicht nur den Antrieb vom Vorbild entlehnt: So war bis dahin noch kein Schienenfahrzeug den Erfordernissen der Aerodynamik angepaßt worden.

OFFIZIELLE UND INOFFIZIELLE REKORDE

Spätestens in den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts hatten sich die Lokomotivbauer auf dem europäischen Kontinent und in den Vereinigten Staaten von Amerika endgültig gegenüber den Engländern emanzipiert. Aus den USA, aus Frankreich und aus Deutschland kamen Meldungen über Erfindungen wie die Verbund- und die Heißdampflokomotive – und über Rekorde.
In Amerika wetteiferten die Pennsylvania Railroad (PRR) und die New York Central Railroad (NYC) um die Publikumsgunst im Verkehr zwischen New York und Chicago. Die PRR hatte den Vorzug der kürzeren Strecke, die NYC den der günstigeren Trassierung. Lange stand es zwischen beiden Bahnen Unentschieden, bis der Chef des NYC-Maschinendienstes William Buchanan 1892/93 die Schnellfahrlokomotive Nr. 999 bauen ließ. Gegenüber den 2'B-Serienlokomotiven vergrößerte Buchanan bei der 999 Heizfläche, Kesseldruck und Treibraddurchmesser. Am 10. Mai 1893 spannte die NYC ihr Paradepferd vor den planmäßigen (!) Luxuszug »Empire State Express«. Auf einem Gleisabschnitt mit leichtem Gefälle, der zuvor sorgfältig ausgerichtet worden war, kam der »Empire State Express« auf 112,5 mph bzw. 181 km/h. Geladene Gäste sorgten für rasche Verbreitung der Kunde, die NYC beherrschte den Chicago-Korridor.

REKORD-BRENNKRAFTTRIEBWAGEN (Auswahl)

Rekordfahrt	Name; Betriebsnummer	Bauart	Hersteller; Baujahr	Bahngesellschaft	Rekordstrecke	Rekord-geschwindigkeit mph	Rekord-geschwindigkeit kmh	Messart	Leistung kW	Kraftübertragung	Betriebsmasse t	Reibungsmasse t
Propellerfahrzeug												
21.06.1931	»Schienenzeppelin«	2'2'	Flugbahn GmbH/RAW Leinhausen; 1930	Flugbahn GmbH	Hamburg — Berlin	–	230		442	–	20,3	–
Dieseltriebzüge mit hydraulischer oder elektrischer Kraftübertragung												
23.06.1939	SVT 137 155 (Bauart Kruckenberg)	(1A)'2'2'(A1)'	Westwaggon, Köln; 1937	Flugbahn GmbH/Deutsche Reichsbahn	Berlin — Hamburg		215	M	2 x 441	hydr.	125,2	2 x 14,4
3106.1973	»High Speed Train« (HST) Nr. 252 001	Bo'Bo' + 7 x 2'2' + Bo'Bo'	versch.;1972	British Railways	Darlington — York	143	230	M	2 x 1780	elektr.	435	4 x 17,5
Triebwagen mit Strahtriebwerk												
23.07.1966	BUDD RDC 3, Nr. M 497	2'2'	BUDD; 1953/Umbau NYC, Cleveland (Ohio); 1966	New York Central (NYC)	Butler — Stryker	184	296	M	[1]	–	64	_
Gasturbinenfahrzeuge												
19.10.1971	»Turbine á Gaz Specialj (TGS)	2'2' + 2'(A1)'	Alsthom, Turbomeca u.a.; 1967/Umbau 1969	SNCF	Les Aubrais — Vierzom		252	M	330[3]/860[4]	hydr./mech.[5]	80	22,2[6]/11,3[7]
08.12.1972	»Turbotrain á Grande Vitesse« TGV 001	Bo'Bo'Bo'Bo'Bo'Bo'	Alsthom u.a.; 1972	SNCF	Bordeaux — Dax		318	M	4 x 940	elektr.	192	192

1 = Leistung nicht bekannt; Triebwerksschub: 2 x 243,6 kN 2 = Dieseltriebwagen + Gasturbinentriebwagen 3 = Dieselmotor 4 = Gasturbine 5 = Dieseltriebwagen mechanisch; Gasturninentriebwagen bis 135 km/h hydraulisch, dann Umschaltung auf mechan. Kraftübertragung 6 = Dieseltriebwwagen 7 = Gasturbinentriebwagen

REKORD-ELEKTROLOKOMOTIVEN (Auswahl)

Rekordfahrt	Name; Betriebsnummer	Bauart	Hersteller; Baujahr	Bahngesellschaft	Rekordstrecke	Rekord-geschwindigkeit km/h	Messart	Leistung kW	Stromsystem	Betriebsmasse/Masse des Wagenzuges t	Reibungsmasse t
06.1879	(erste elektrische Lok)	B	Siemens & Halske; 1879	Siemens & Halske	Gewerbeausstellung Berlin	18	S	2,2	150 V =	ca 1/ca 1,2	ca 1
27.10.1903	(St E.S.-Triebwagen)	(A1A)'(A1A)'	AEG u. Siemens & Halske; 1901	St.f.S	Militäreisenbahn Marienfelde — Zossen	210,2	M	2200	110 kV, 50 Hz ≈	95/–	ca. 60
21.02.1954	CC 7121	Co'Co'		SNCF	Dijon — Beaune	243,0	M	3160[1]	1500 V =	107/3 Wagen	107
28.03.1955	CC 7107	Co'Co'		SNCF	Bordeaux — Dax	330,0	M	3160[1]/8200[2]	1500 V =	107/103,5	107
29.03.1955	BB 9004	Bo'Bo'		SNCF	Bordeaux — Dax	331,0	M	2940[1]/9400[2]	1500 V =	83/103	83
26.02.1981	TGV-PSE Nr. 016	Bo'Bo'+Bo'2'2'2'2'Bo'+Bo'Bo'	Alsthom u.a.; 1908	SNCF	Tonnere — Pasilly	380,0	M	6450[1]	25 kV, 50 Hz ≈		197
01.05.1988	ICExperimental 401 001/002	Bo'Bo' + 2'2' + 2'2' + Bo'Bo'	verschiedene; 1985	DB	Würzburg — Fulda	406,9	M	8400[3]	15 kV, 16 2/3 Hz≈	253/–	156,4
18.05.1990	TGV-A Nr. 325	Bo'Bo' + 2'2'2'2' + Bo'Bo'	Alsthom u. a.; 1989	SNCF	Courtalain — Tours	515,3	M	8750[3]	25 kv[4], 50 Hz ≈	258/–	–

1 = Dauerleistung 2 = Höchstleistung bei Rekordfahrt 3 = Höchstleistung 4 = bei Rekordfahrt auf 29 kV erhöht

Um das blaue Band der Schiene

Daß europäische Eisenbahnen noch vierzig Jahre später »Weltrekorde« für sich reklamierten, die hinter den 181 km/h der 999 zurückblieben, kann zwei Gründe haben. Entweder die Rekordfahrt der 999 verstieß wirklich gegen amerikanische Gesetze, war also inoffiziell (was aber wenig glaubhaft erscheint, denn amerikanische Quellen sprechen davon, für die Rekordstrecke sei von der Aufsichtsbehörde jede Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben worden). Oder die Europäer ignorierten ganz bewußt die Leistungen jenseits des Ozeans. Unehrlich war die eine wie die andere Lesart, gab und gibt es doch weder verbindlich definierte Rekordbedingungen (z. B. Masse des Wagenzuges und Neigungsverhältnisse auf der Rekordstrecke) noch einen internationalen Verband oder eine Behörde, die Schienenrekorde offiziell anerkennt und registriert.

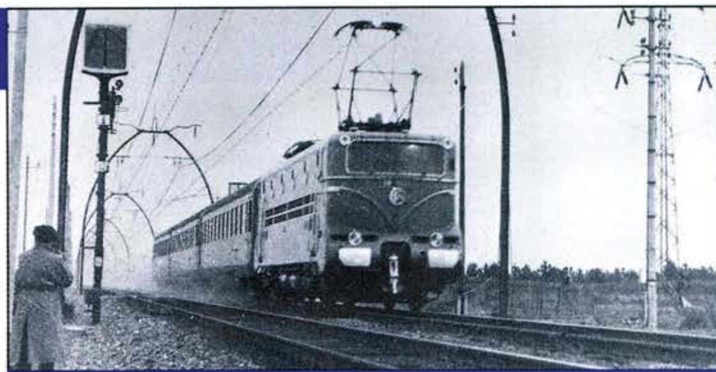
So kann niemand der wunderschönen bayerischen S 2/6, die am 2. Juli 1907 zwischen München und Augsburg 154,5 km/h schnell fuhr, den Weltrekord für Dampflokomotiven zubilligen, noch nicht einmal den Europarekord. Über die Genauigkeit der Stoppuhrmessung kann man sich gewiß streiten, kaum aber darüber, daß die »City of Truro« der Great Western bereits drei Jahre zuvor vor einem Regelzug (!) die 100-mph-Grenze hinter sich ließ, also schneller war als 160 km/h. Zwischen der Zweizylinder-Naßdampflokomotive »City of Truro« und der Vierzylinder-Heißdampf-Verbundlokomotive S 2/6 bestand dabei ein technisch großer Unterschied.

Interessant erscheint der Vergleich der Masse-Leistungs-Verhältnisse. Bei der »City of Truro« kamen auf eine Tonne Dienstmasse (ohne Tender) 17,7 kW, bei der S 2/6 19,3 kW. Für die »City of Truro« spricht, daß sie eine Serienlokomotive war, wogegen die S 2/6 eigens für Schnellfahrversuche gebaut wurde. Die Bayern wollten die Leistungsgrenze der von ihnen favorisierten Verbundlokomotive erkunden.

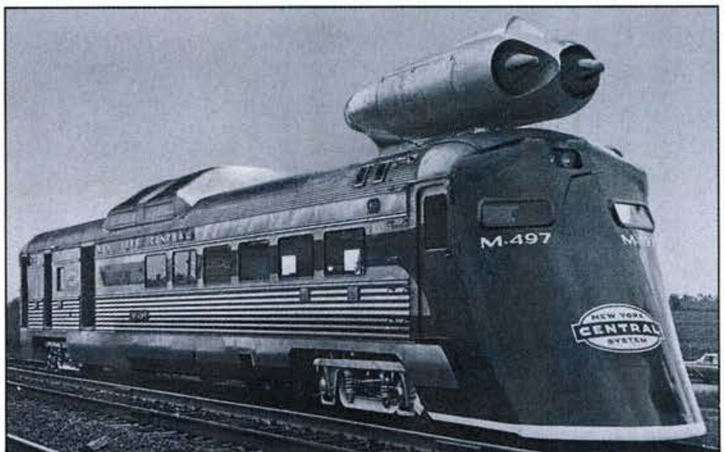
ELEKTRISCH ZU NEUEN DIMENSIONEN

Der entscheidende Impuls, das von Siemens 1866 entdeckte dynamoelektrische Prinzip für den Antrieb von Schienenfahrzeugen zu verwenden, ging von Deutschland aus. 1879 zeigte Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung die erste elektrische Lokomotive für 150 Volt Gleichspannung, 1881 fuhr in Lichterfelde bei Berlin die erste elektrische Straßenbahn, und 1899 konstituierte sich die »Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen« (St. E. S.) mit dem Ziel, die technischen Grundlagen für elektrische Fernschnellbahnen zu schaffen. Bereits zwei Jahre später fuhren die beiden Triebwagen der St. E. S. über den 23 km langen Streckenabschnitt Marienfelde – Zossen der königlichen Militäreisenbahn. Die Triebwagen hatten Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren und erhielten ihre Energie, dreiphasigen Wechelstrom von 10 kV/50 Hz, aus den seitlich vom Gleis übereinander angebrachten drei Fahrdrähten. Als die erste Versuchsserie bei 160 km/h abgebrochen werden mußte, waren die Möglichkeiten der elektrischen Triebwagen längst nicht ausgeschöpft. Vielmehr zeigte sich, daß hohe Geschwindigkeiten auf Schienen kein rein traktionstechnisches Problem sind. Sie müssen sich im Gesamtsystem Eisenbahn, zu dem neben den Fahrzeugen auch Unter- und Oberbau, Kunst- und Hochbauten, Sicherungstechnik und Energieversorgung zählen, verwirklichen lassen. Im Falle der St. E. S.-Triebwagen funktionierte das Zusammenspiel von Fahrzeug und Fahrweg nicht mehr. Die Triebwagen schlingerten stark, das Gleis war in seiner Seiten- und Höhenlage erheblich verformt. Die St. E. S. baute daraufhin auf 17 km Länge beiseitig Leitschienen ein, die den Gleisrost in Querrichtung zusätzlich versteiften und daneben hohen Entgleisungsschutz boten. Die Triebwagen erhielten neue Drehgestelle mit 5 m anstelle 3,8 m Achsstand und Seitenfederung. Im Oktober 1903 fuhren beide 210 km/h schnell und markierten damit den unumstrittenen Weltrekord für Schienenfahrzeuge, der 28 Jahre lang Bestand haben sollte.

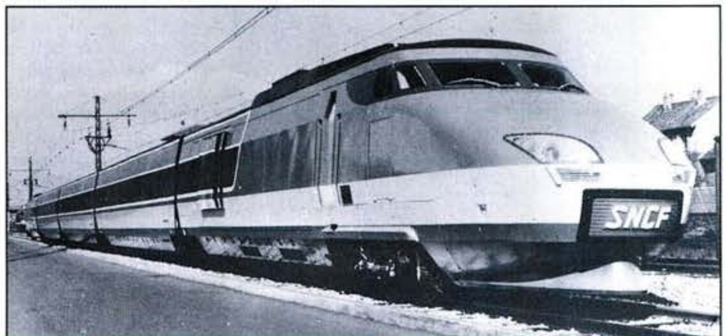
Damit war die Überlegenheit der elektrischen gegenüber der Dampftraktion überzeugend bewiesen. Doch die elektrischen Triebfahrzeuge »paßten« nicht ins gewachsene System. Dieses System zu verändern, also den Oberbau zu verstärken, Fahrleitungen zu errichten, völlig neue Sicherungseinrichtungen zu schaffen (man denke nur an den bei höheren Geschwindigkeiten zwangsläufig längeren Bremsweg!), wäre sehr teuer gewesen. Allerdings fand sich für das großtechnisch nur schwer praktizierbare Drehstromsystem mit drei Fahrdrähten bald eine Alternative in Gestalt des Einphasen-Wechselstromsystems. 1912 einigten sich die deutschen Bahnverwaltungen auf 15 kV/16 2/3 Hz.



Dieses Bild der französischen BB 9004 ging im März 1955 um die Welt: Mit 331 km/h Höchstgeschwindigkeit stieß die SNCF in völlig neue Regionen vor.



Bei ihrem Triebwagen mit Strahltriebwerken M 497 dachte die New York Central nur mittelbar an neue Wege im Schnellverkehr. Das Fahrzeug diente der Grundlagenforschung zum Zusammenspiel Rad/Schiene bei hohen Geschwindigkeiten.



Der 1972 von Alsthom für die SNCF gelieferte „Turbotrain à Grande Vitesse" (TGV 001) diente zur Vorklärung technischer Probleme im Bereich von 260 bis 300 km/h. Foto: SNCF/Olivain

TRIEBWAGEN ODER LOKOMOTIVE?

Am 21. Juni 1932 sperrte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ihre Strecke Berlin – Hamburg für einige Stunden: Der »Schienenzeppelin« des Franz Kruckenberg jagte binnen einer Stunde und 38 Minuten über 237 km von Hamburg nach Berlin und erreichte dabei zwischen Karstädt und Dergenthin 230 km/h Spitzengeschwindigkeit. Der nur 20 Tonnen schwere Wagen wurde von einem BMW-Flugzeugmotor mit Propeller angetrieben. Die Öffentlichkeit war beeindruckt. Kruckenberg traf den Nerv der Leute: Telegraf und Telefon, Automobil und Rundfunk hatten das Verhältnis der Menschen zu Raum, Zeit und Geschwindigkeit

gewandelt. Die Wirtschaft des 20. Jahrhunderts brauchte schnelle, leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsmittel, und sie schuf sie. Zum regulären Einsatz kam der »Schienenzeppelin« nicht. Mit seinem wirkungsvollen, aber gefährlichen Antrieb war er in das vorhandene Eisenbahnsystem nicht integrierbar. Doch die Idee der Stahlleichtbautechnik im Schienenfahrzeugbau blieb.

Kruckenberg stellte 1938 den dreiteiligen dieselhydraulichen Schnelltriebwagen SVT 137 155 vor, der im Jahr darauf 215 km/h erreichte. Damit griff er in die erbitterten Auseinandersetzungen zwischen Dampflokomotiv- und Triebwagenlobby ein, die in Deutschland seit den frühen 30er Jahren tobten. Zwischen 1933 und 1939 hatte die DRG neben dem »Kruckenberg« 33 zwei-, drei- und vierteilige dieselelektrische und dieselhydraulische Schnelltriebwagen und drei zweiteilige Elektrotriebwagen beschafft. Mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehrten sie in Tagensrandlage zwischen den großen deutschen Städten. Je nach Bauart fanden darin zwischen 74 und 139 Fahrgäste Platz. Mit dem Triebwagen hatte die Bahn offensichtlich den Kompromiß gefunden zwischen den Bedürfnissen eines kleinen, zahlungskräftigen Kundenkreises und den Möglichkeiten der bestehenden Infrastruktur bei verhältnismäßig geringfügigen Veränderungen (z. B. vergrößerten Vorsignalabständen).

Die Lokomotivbaufirmen nahmen das nicht hin. 1935 lieferte Borsig zwei stromlinienverkleidete 2'C2'-Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 05 ab, Henschel die stromlinienverkleidete 2'C2'-Zweizylinder-Tenderlokomotive 61 001 und Wegmann vier aerodynamisch optimierte, außen wie innen den Triebwagen ähnliche Leichtbauwagen, insgesamt nur 130 t schwer und 192 Sitzplätze bietend. Die 05 002 erreichte am 11. Mai 1936 vor einem 4-Wagen-Versuchszug 200,4 km/h – Weltrekord für dampflokbetriebene Reisezüge.

Die Firma Borsig ließ über Bau und Bewährung der 05 einen Dokumentarfilm drehen. Sein Titel zeigte an, wofür die Baureihe 05, zweifellos eine der besten deutschen Lokomotivkonstruktionen, gedacht war: »Um das blaue Band der Schiene«.

Zur Verständigung über die optimale Arbeitsteilung von Lokomotiven und Triebwagen im Schnellverkehr ist es in Deutschland nicht gekommen. Der zweite Weltkrieg unterbrach den von beiden Seiten unfair geführten Streit – man schmückte vor allem genüßlich die Nachteile des jeweils anderen Fahrzeugkonzepts aus – und machte ehrgeizige Projekte beider Parteien zunichte. So unterblieben auch zielgerichtete Probefahrten mit der ersten, 1939 fertiggestellten 1'Do1'-Elektrolokomotive E 19, mit der 225 km/h möglich gewesen wären.

Später flammte der »Glaubenskrieg« in West- wie in Ostdeutschland wieder auf. Hüben wurde er vorzugsweise akademisch geführt, weil bei der DR mehr als 120 km/h sowieso nicht drin waren; drüben brachte erst der Hochgeschwindigkeitstriebzug ICE den Waffenstillstand, weil dessen Triebköpfe nichts anderes als Lokomotiven unter einer ungewöhnlich ausschauenden Blechhaube sind.

Doch zurück in die 30er Jahre. Daß der Weltrekord der 05 002 nicht lange Bestand hatte, wurde in Deutschland tunlichst verschwiegen, zumal es eine englische Lokomotive war, die schneller fuhr. Verwunderlich ist allerdings, daß hierzulande heute noch Bücher gedruckt werden, die die 05 002 als schnellste Dampflokomotive aller Zeiten ausgeben.

In Großbritannien standen die beiden größten Bahngesellschaften im Wettstreit um die schnellsten Züge im Süd-Nord-Verkehr: die Route der London & North Eastern Railway (LNER) führte an der Ostküste entlang nach Edinburgh, die der London, Midland & Scottish Railway (LMS) an der Westküste entlang nach Glasgow. Beide sahen in den 30er Jahren noch keine Alternative zum Dampfzug. Wieder lieferten die Maschinendezernenten, Herbert Nigel Gresley von der LNER und William Arthur Stanier von der LMS, den werbewirksamen Fight. 1935 kam Gresleys A 3 Nr. 2750 »Papyrus«, eine Dreizylinder-Pacific, auf 108 mph. Zwei Jahre später riß die LMS mit ihrer 2'C1' h4 Nr. 6220 »Coronation« mit 114 mph den britischen Rekord an sich. Gresley wählte bald darauf die fast werksneue Sereinlokomotive A 4 Nr. 4468 »Mallard« für seine nächste Rekordfahrt. Am 3. Juli 1938 erreichte sie vor einem Meß- und



InterCityExperimental (ICE), Baureihe 410 der DB, bei Schaippach im Streckenabschnitt Burgsinn – Hohe Wart der Neubaustrecke Hannover – Würzburg.
Foto: DB/Mantel

drei Doppelwagen, insgesamt 244 t, 126 mph bzw. 202,8 km/h. Daß er im leichten Gefälle von etwa 4 Promille erzielt wurde, wertet den Rekord der »Mallard« angesichts der hohen Zugmasse und des damit verbundene Rollwiderstandes nicht ab.

Amerikanische Lokomotiven fuhren noch schneller, illegal allerdings. Die Interstate Commerce Commission (ICC) legte als staat-



Blick auf das Display im Meßwagen des ICE während der Weltrekordfahrt am 1. Mai 1988.

liche Aufsichtsbehörde für jede Strecke in den USA die zulässige Höchstgeschwindigkeit fest, die 120 mph (193 km/h) nie überschritt. ICC-Beamte setzten sich mitunter inkognito in die Züge potentieller Raser und ermittelten mit Stoppuhren die Geschwindigkeit. Ihren größten Fang machten sie im März 1946 bei der Pennsylvania Railroad. Die hatte seit 1939 mit der 3'BB3' h4-Duplexlokomotive, Bahnnummer 6100, die größte jemals gebaute Schnellzuglokomotive in ihrem Bestand: zusammen mit dem achtachsigen Schlepptender 42,5 m lang und 481 t schwer. Ebenso außergewöhnlich waren die Züge, die sie im Osten und Mittelwesten der USA fuhr: sie bestanden mitunter aus 20 sechachsigen Reisezugwagen. Solch einen Train hatte die 6100 hinter sich, als die ICC-Kontrolleure ihre Stoppuhren drückten und auf 25,5 Sekunden für eine Meile kamen. Das waren unglaubliche 141,2 mph oder 227 km/h! Der Bahngesellschaft soll diese Rekordgeschwindigkeit im Strafbescheid attestiert worden sein.

PLANMÄSSIG MIT TEMPO 300

Was trieb zu diesen Rekorden? Die Ingenieure der St. E. S. mögen vom Forscherdrang beseelt gewesen sein, der London & North Western ging's mit der »Liverpool« um Prestige, der London & North Eastern mit der »Mallard« um Publicity; ein unbekannter amerikanischer Lokomotivführer war schlicht undiszipiniert. Die Rekorde hatten Ende der 40er Jahre Marken erreicht, die zu überbieten es großen Aufwandes, also guter Gründe bedurfte.

Die Konkurrenz des Auto und des Flugzeugs stachelte im Verein mit dem enorm gewachsenen Reisebedürfnis die Bahnen der großen und reichen Industrieländer nach dem zweiten Weltkrieg zu schnellen und komfortablen Zugverbindungen an. Berühmt wurde das Shinkansen-System in Japan.

1964 ging die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke, die 515 km lange »Tokaido-Shinkansen« Tokio – Osaka, in Betrieb. Hier fuhren 16teilige elektrische Triebwagen, die 1300 Fahrgästen Platz boten, mit 210 km/h Höchstgeschwindigkeit; die Reisegeschwindigkeiten lagen um 160 km/h. Keiner der »Shinkansen«-



Es lag für die Modellbahnindustrie schon immer nahe, technisch attraktive Vorbilder rasch ins Programm aufzunehmen. Das vor Jahren bei Lima gekaufte 10teilige Modell erreicht die stattliche Länge von 2360 mm! Jouef bietet die neue Version des TGV, den Atlantique, als 7teiliges Set ebenfalls in H0 an. Den ICE der DB gibt es in mehreren Nenngrößen von verschiedenen Herstellern.
Foto: KLAWIAN

Züge erreichte je einen Geschwindigkeits-Weltrekord, aber die »Shinkansen« wurden berühmter als jede Rekordlokomotive, weil sie die Geschwindigkeit des Reisens mit der Eisenbahn revolutionierten.

In Europa setzte 1966 British Rail (BR), die nach dem Kriege entstandene britische Staatsbahn, mit der Einführung des »InterCity«-Verkehrs Zeichen. Auf ausgewählten Strecken fuhren schnelle, komfortable Züge im Takt. Ihre Höchstgeschwindigkeit lag zunächst bei 160 km/h, ihre Reisegeschwindigkeit deutlich über 100 km/h. Mitte der 70er Jahre schaffte BR dieselelektrische Triebzüge »HST« für 200 km/h an, Ende der 80er folgten Elektrolokomotiven und Einzelwagen für 225 km/h.

In wenigen Wochen werden die deutschen InterCityExpress-Hochgeschwindigkeitszüge (ICE) planmäßig auf zwei Linien zwischen Hamburg und München fahren und auf den Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Stuttgart – Mannheim 250 km/h erreichen. Der Prototyp des ICE erzielte am 1. Mai 1988 zwischen Würzburg und Fulda 406,9 km/h. Diese Weltrekordfahrt war Teil einer Versuchsreihe, die Auskunft geben sollte über die Aerodynamik bei Tunnelfahrten und Zugbegegnungen, das Verhalten des ICE bei hohen Seitenbeschleunigungen in Gleisbögen. Sie sollte aber nicht zuletzt auch dem internationalen Ruf der deutschen Technologie dienen.

Mit diesem Weltrekord brachen die Deutschen zum ersten und bislang einzigen Male in die unvergleichliche Rekordserie der Französischen Staatsbahn ein, die seit 1954 anhält. Bald nachdem die Franzosen im Februar 1954 vorfühlten und mit der sechsachsigen Serien-Ellok CC 7121 auf Anhieb 243 km/h erreichten, begannen umfangreiche Vorbereitungen für Fahrten an die Grenze des technisch Möglichen. Die SNCF nahm eine Bo'Bo'- und eine Co'Co'-Lokomotive aus dem Betriebsdienst, änderte deren Getriebeübersetzung, versah sie mit sorgfältig ausgewuchteten stählernen Vollrädern geringer Konizität, baute von den Lokomotiven und von drei Wagen alle hervorstehenden Griffe, Trittbretter und Lüftergitter ab und richtete das Holzschwellen-Gleis auf der Versuchsstrecke genauestens aus. Am 28. März fand die Versuchsfahrt mit der Co'Co'-Maschine statt. Nach 21 km waren 300 km/h erreicht, nach weiteren 12 km 320 km/h, dann mußte der Stromabnehmer eingezogen werden, weil die Kontaktleiste durchgeschmolzen war. Tags darauf kam die BB 9004 auf 331 km/h, hinterließ aber durch Querschwingungen verformte Gleise.

In der Folgezeit gelang es den Technikern, die bei extremen Geschwindigkeiten auftretenden Probleme im Rad-Schiene-Bereich zu lösen. Als größer erwiesen sich die Schwierigkeiten bei der Stromabnahme. Einerseits mußte der Stromabnehmer ständig und sicher mit der Fahrleitung im Kontakt bleiben, andererseits durften die Temperaturen nicht zu groß werden. Nach umfangreichen Versuchen mit Gasturbinentriebzügen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die dieses Hindernis umgingen, entschied sich die SNCF Mitte der 70er Jahre unter dem Eindruck der Energiekrise doch für elektrische Triebzüge. Mit denen ging die Neubaustrecke Paris – Lyon 1981 in Betrieb. Die Hochgeschwindigkeitszüge TGV-PSE fuhren zunächst planmäßig 260, bald 270 km/h. Die Weltrekordfahrt des TGV-PSE Nr. 16, der auf einem besonders fest gestopften Abschnitt der Neubaustrecke 380 km/h erreichte, galt als Nachweis für die großen Sicherheitsreserven von Fahrzeugen und Infrastruktur. Der Rekordzug war gegenüber der TGV-Standardausführung um drei Mittelwagen geschwächt worden, die Triebdrehgestellte hatten eine andere Getriebeübersetzung und Radsätze mit vergrößertem Laufkreisdurchmesser erhalten. Um die sichere Stromabnahme zu gewährleisten, hatte man die mechanische Zugspannung des Fahrdrahtes erhöht.

Ähnliche Maßnahmen wurden 1989/90 vor der Rekordserie des TGV-Atlantique Nr. 325, die mit 515,3 km/h abschloß, getroffen. Man beobachtete dabei eine Erscheinung, die der Schallmauer im Flugwesen ähnelte. Der Zug überholte die vom Stromabnehmer vor sich hergeschobene Welle in der Oberleitung, was zu Kontaktschwierigkeiten führte.

»Die SNCF«, so ihr Kommunique zur 515,3-km/h-Rekordfahrt, »strebt an, auch diese Leistungen zu übertreffen. Sie entwickelt mit der französischen Industrie die Züge des Jahres 2000. Durch die Versuche mit Höchstgeschwindigkeiten, die wesentlich höher liegen als die Betriebsgeschwindigkeiten, können fundierte Kenntnisse über sämtliche Einzelheiten von Gleisanlagen, Stromabnahme und Wagen-Design gewonnen werden.«

Für die SNCF gilt der Geschwindigkeitsbereich bis 400 km/h heute als technisch beherrschbar. Wann Regelzüge so schnell fahren werden, ist eine Frage der Investitions- und Betriebskosten. Auf der Neubaustrecke Paris – Atlantik fahren die TGV schon heute planmäßig mit 300 km/h – und mit wirtschaftlichem Erfolg.



ANSCHRIFTEN

an Dampflokomotiven und Tendern

Ob für die Geschichtsschreibung oder den Modellbau: Die Anschriften an Eisenbahnfahrzeugen, stets zeitlich begrenzt und in Epochen eingeteilt, haben schon für viel Diskussionsstoff gesorgt, vor allem auch deshalb, weil Umzeichnungsvorgänge meist längere Zeit in Anspruch nahmen und somit gleiche Fahrzeugtypen mit unterschiedlichen Beschriftungen gleichzeitig im Betriebseinsatz waren. Im Mittelpunkt dieses Beitrages stehen Anschriften an Dampflokomotiven der DRG, DB und DR.

BO bildet Grundlage

Welche Anschriften Dampflokomotiven und Tender der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands zu erhalten haben, schreibt die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 in der ab 1. März 1943 gültigen Fassung vor. Im § 38 (8) steht: »Lokomotiven und Triebwagen müssen folgende Anschriften tragen: a) den Namen der Eigentumsverwaltung, b) die Betriebsnummer oder den Namen, c) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung, d) die größte zulässige Geschwindigkeit, e) Angaben über die letzte Untersuchung je an Fahrgestell und Kessel, f) die Art der Bremse.«

Die BO galt und gilt nicht nur für die Staatsbahnen DRG, DB und DR, sondern auch für die dem allgemeinen Verkehr dienenden Privatbahnen, bei denen anstelle der Betriebsnummer auch Namen üblich sein können.

Unter Anschriften sind sowohl die sogenannte Beschilderung, d. h. angeschraubte oder angenietete Schilder, als auch die mit Farbe aufgebrachten Schablonenschriften zu verstehen. Zu den Festlegungen im § 36 (8) der BO ist im einzelnen folgendes zu verstehen:

zu a) Die Eigentumsverwaltung wurde bei DRG und DR durch das Gußschild **Deutsche Reichsbahn** (Abb. 2), bei der DB anfangs durch das Gußschild **Deutsche Bundesbahn**, später durch das DB-Emblem (Abb. 7) kenntlich gemacht.

zu b) Dampflokomotiven der DRG, DB und DR besaßen Betriebsnummern, die die Baureihennummer und die Ordnungsnummer angaben. In der drei- oder vierstelligen Ordnungsnummer konnte mit der ersten oder den ersten beiden Ziffern eine Unterbaureihe angegeben werden. Die Ziffern waren angegossen oder aufgenietet und je nach Rohstofflage aus Messing, Aluminium oder Eisen (hier nur Gußschilder). Die Lokomotive hatte je ein Nummernschild an jeder Führerhausseitenwand (Abb. 2 u. 3) und an der Rauchkammertür.

zu c) Zwingend vorgeschrieben war die Angabe von Hersteller, Fabriknummern und Baujahr auf einem am Rahmen vernieteten oder verschraubten Schild. Gewöhnlich waren diese Schilder oval (Abb. 9). Auf Antrag der Lokomotivindustrie befürwortete der Lokomotivausschuß der DRG ein weiteres Fabrikschild mit werbendem Charakter, legte aber seine Maximalgröße fest. Diese Schilder waren meist an der Verkleidung der Zylinderblöcke angeschraubt (Abb. 8).

zu d) Das Schild aus Aluminiumguß, das über die größte zulässige Geschwindigkeit Auskunft gab, war im Führerhaus an der Stehkesselrückwand befestigt (Abb. 13).

zu e) Die letzte Untersuchung des Fahrgestells wird als Schablonenschrift an der Pufferbohle der Lokomotive (bei Tenderlokomotiven auch an der hinteren Pufferbohle) angeschrieben (Abb. 14). Der Kessel als freizügiges Tauschteil erfährt im Raw eine eigene Aufarbeitung. Die letzte Untersuchung wird auf einem Gußschild aus Aluminium (13 cm x 8 cm) an der Stehkesselrückwand vermerkt. Dieses Schild hat zwei Fenster, hinter denen die Daten der jeweils letzten Zwischen- oder Hauptuntersuchung eingeschlagen werden (Abb. 11).



zu f) Die Bremsbauart wird in Schablonenschrift am (roten) Rahmen des Führerhauses angebracht.

Weitere Anschriften

Die Staatsbahnlokomotiven erhielten darüber hinaus noch weitere Anschriften, die nicht in der BO verankert, sondern durch Verfügungen der zuständigen Hauptverwaltung vorgeschrieben waren. Dazu gehören:

1. Das Gattungszeichen

Es ist in der Regel 28 cm x 13,5 cm groß und aus Aluminiumguß. Es gibt Auskunft über die Gattung der Lokomotive (S - Schnellzug-, P - Personenzug-, G - Güterzug-, Pt - Personenzugtender-, Gt - Güterzugtender-, L - Lokalbahn-, Z - Zahnrad- und K - Kleinspur-[Schmalspur-]lokomotive). Das Gattungszeichen informiert weiter über das Kupplungsverhältnis (Zahl der gekuppelten zur Gesamtachszahl) und die mittlere Kuppelachsfahrmasse. Bei einer 2'C'1-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 lautet das Gattungszeichen S 36.20, wobei S für Schnellzuglokomotive, die 36 für 3 gekuppelte und insgesamt 6 Achsen steht. Die Zahl 20 gibt die mittlere Kuppelachsfahrmasse mit 20 t an. Das Dreieck (∆) weist darauf hin, daß Teile der Lokomotive die Begrenzungslinie nach BO überschreiten. Das Zeichen ⊼ bedeutet, daß der Schornsteinaufsatz abgenommen werden kann und die Lokomotive in der Begrenzungslinie bleibt (Abb. 12).

2. Rbd und Bw

Auf je einem (meist) Aluminiumgußschild wurden die Heimat-, Reichsbahn- bzw. Bundesbahndirektion (Rbd bzw. BD) und das Heimat-Bahnbetriebswerk (Bw)

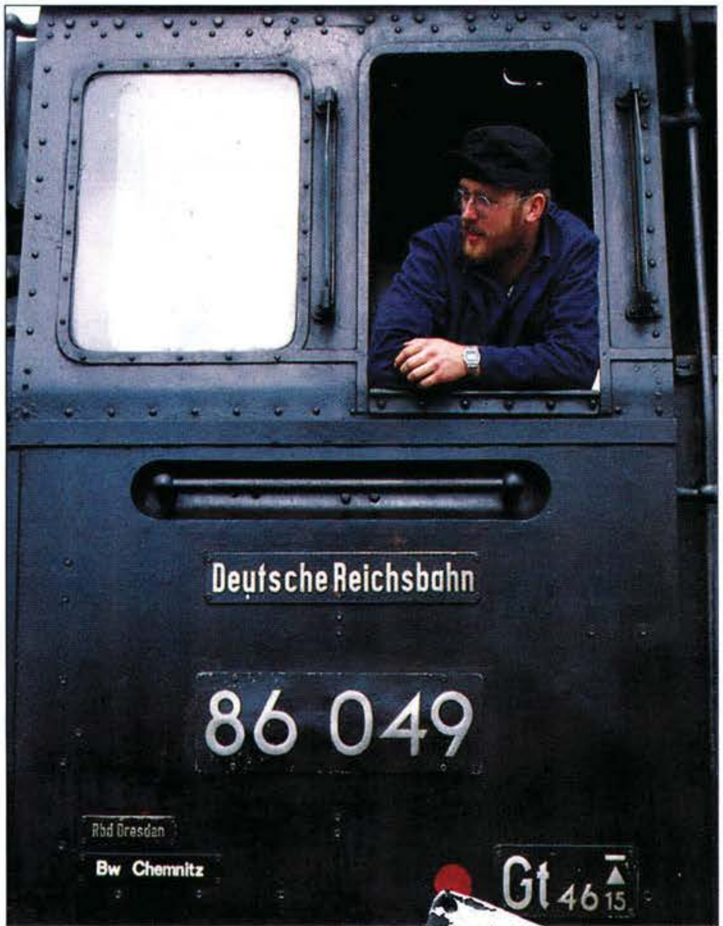


Abb. 3



Abb. 5



Abb. 4



Abb. 7



Abb. 8



Abb. 6



Abb. 9



Abb. 10


Abb. 11



Abb. 13



Abb. 12



Abb. 16



Abb. 14

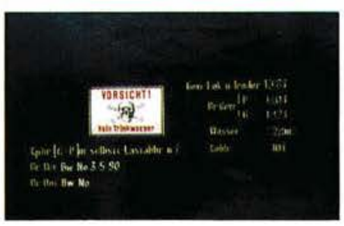


Abb. 15

angezeigt (Abb. 3 und 5). Die Schilder waren gewöhnlich am unteren Teil der Führerhaus-Seitenwand angeschraubt.

3. Stahlfeuerbüchse

Bereits zur DRG-Zeit sind kupferne Feuerbüchsen durch Stahlfeuerbüchsen ersetzt worden. Um dies kenntlich zu machen, war neben dem Gattungszeichen ein roter Kreis angemalt. Bei Neubau–, Reko– und Umbaulokomotiven der DB und DR sind nur stählerne Feuerbüchsen verwendet worden, so daß die Kennzeichnung mit dem roten Kreis meist überflüssig wurde (Abb. 3).

4. Letzte Bremsuntersuchung

Diese Angabe steht auf dem (roten) Rahmen des Führerhauses als Schablonenschrift. Sie bezieht sich auf die Untersuchung der Druckluftbremse. Gewöhnlich sind dort zwei Angaben zu finden. Zum einen das Datum der letzten Bremsuntersuchung im Raw (identisch mit der letzten Untersuchung des Fahrgestells), zum anderen das Datum der folgenden letzten Bremsuntersuchung im Bw (Abb. 2).

5. Vermessungsarbeiten

Gelegentlich findet sich am Pufferträger der Lokomotive ein mit Schablone angemaltes Zeichen (Abb. 1), das darauf hinweist, daß die Lokomotive bei der letzten Untersuchung im Raw optisch vermessen und, sofern erforderlich, gerichtet worden ist.

6. Bauart des Bremsgestänges

An der roten Unterkante des Laufbleches oder am roten Rahmen des Führerhauses wird in Schablonenschrift die Bauart des Bremsgestänges angeschrieben (z.B. Gestängebauart 1938).

7. Die Angabe des Lagermetalls

An der Führerhausseitenwand ist bei Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn die Art und die Zusammensetzung des Lagermetalls der Treib- und Kuppelstangenlager mit Schablonenschrift angeschrieben. Die Anschrift WM 80/WM 10 bedeutet, daß das Treibstangenlager mit Weißmetall (80% Zinn), die Kuppelstangenlager mit Weißmetall (10% Zinn) ausgegossen sind (Abb. 2). Kuppelstangenlager mit reduziertem Zinnanteil sind von der DRG im Kriege eingeführt und von der DR beibehalten worden. Bundesbahnlokomotiven hatten generell WM 80 in den Stangenlagern und daher keine Anschriften.

Beschriftet waren außerdem im Führerhaus die Handräder für die verschiedenen Anstellventile (z. B. Hilfsbläser, Lichtmaschine, Kolbenspeisepumpe). Weiß emaillierte Schilder mit einem roten Blitz warnten an den Aufstiegen zum Kessel vor der Fahrleitung. Lokomotiven der DR mit Trofimoff-Schiebern hatten am Steuerbock ein Aluminium-Gußschild mit Bedienanweisung.

Tenderlokomotiven

Für Tenderlokomotiven ist die gleiche Beschriftung wie für Schlepptenderlokomotiven verbindlich, jedoch muß zusätzlich noch der Wasservorrat im m^3 und der Kohlevorrat in t angeschrieben sein (Schablonenschrift). Außer an den Führerhausseitenwänden und an der Rauchkammertür besaßen Tenderlokomotiven ein viertes Schild mit der Betriebsnummer am Kohlekasten oder, wenn nicht vorhanden, an der Rückwand des Führerhauses. Die BO schreibt in § 36 (9) vor, daß Tenderlokomotiven gegenüber Schlepptenderlokomotiven zusätzlich folgende Anschriften tragen müssen:

a) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung, b) das Gesamtgewicht mit 2/3 Vorräten.

Tender

Laut BO § 36 (10) müssen Tender folgende Anschriften tragen:

a) die Betriebsnummer oder den Namen,

b) den Namen des Herstellers, die Fabriknummer und das Jahr der Herstellung (Abb. 16),

c) das Bremsgewicht für die durchgehende Bremse für Lokomotive und Tender zusammen, an Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsstellungen das Bremsgewicht für jede Bremsstellung,

d) das Gesamtgewicht von Lokomotive und Tender mit 2/3 Vorräten.

Am Tender mußte außerdem der Vorrat an Wasser in m^3 und das Fassungsvermögen des Kohlenkastens in t angeschrieben werden. Ein Schiebebild warnte davor, das Tenderwasser als Trinkwasser zu verwenden.

An der Tendervorderwand wurde das Personal mit einem Emailleschild davor gewarnt, Kessel und Tender unter Fahrleitungen zu besteigen und die Schürgeräte zu wenden (Abb. 4).

Tender für kohlenstaub- und ölgefeuerte Lokomotiven trugen Beschriftungen mit Hinweisen auf eine funktionssichere Bedienung, deren Darstellung jedoch den Rahmen dieses Beitrages sprengen würde.

Manfred Weisbrod, Aschershain

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

NWE – Sorge und Elend der Harzbahnen



Daß Interessen und Interessenten nicht im Gleichklang zu stehen brauchen, erleben wir dieser Tage zuhauf. Zu vordergründig ist der wirtschaftliche Beweggrund nach raschem Gewinn, der viele Interessenlagen fixiert. Öffentliche Belange werden da schlichtweg verdrängt.

Die heutige Harzquer- und Brokkenbahn war als Nordhausen–Wernigeröder Eisenbahn eine Aktiengesellschaft, bis sie 1948 nach einem Volksentscheid zugunsten der Landesbahnen Sachsen-Anhalt enteignet wurde. 1949 fand ein Rechtsträgerwechsel zur Deutschen Reichsbahn statt.

Die Deutsche Reichsbahn ist im Hinblick auf ihre Zukunft als Deutsche Bundesbahn nicht nur nicht abgeneigt, sondern dürfte schon in naher Zukunft gezwungen sein, sich von einer Reihe unwirtschaftlicher Nebenbahnen zu trennen. Dazu zählen – man mag dazu emotional stehen wie man will – die Schmalspurbahnen.

Auf dem Bahnhof Westerntor in Wernigerode erfuhren am 12. Januar 1991 Vertreter des Landtags, der Reichsbahndirektion, der örtlichen Dienststellen bei einem Informationsgespräch, zu dem die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn eingeladen hatte, daß sich ein Konsortium von Privatleuten gebildet habe, um die Harzquerbahn zu »retten«. Dies solle erreicht werden durch eine Wiederinbetriebnahme der Brockenstrecke, die Reduzierung des Zugbetriebs auf den durchgehenden Triebwageneinsatz Wernigerode – Brokken, durch drastischen Personalabbau von 560 auf 60 Beschäftigte. Der teure Dampflokomotiveinsatz solle völlig eingestellt, einige historisch wertvolle Maschinen könnten fürderhin von der o. g. Interessengemeinschaft betreut werden; das Konsortium würde dafür in Benneckenstein Gleis und Schuppen unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Der Verkünder dieses Planes stellte sich als Herr Giesecke vor. Er habe schon einigen kranken Unternehmen auf die Beine geholfen, sei Sprecher des Konsortiums, das sich als Nachfolger der ehemaligen Betreibergesellschaft NWE verstehe.

Zwar haben sich die forschen Behauptungen des Herrn Giesecke, die Reichs- bzw. die Bundesbahn hätten die Rückführung der Schmalspurbahn bereits eingeleitet und die Gemeinden längs der Strecke hätten mitgewirkt, inzwischen als »falsche Interpretation« erwiesen. Doch allen Eisenbahnfreunden ist folgende Gefahr bewußt geworden:

Das Giesecke-Konzept ist der Tod des Dampfbetriebs im Harz!

Das Ziel für die touristische Entwicklung der Harzregion kann sich unmöglich darin erschöpfen, möglichst viele Menschen finanziell ergiebig auf den Brocken zu schaffen. Es geht vielmehr darum, die Harzquer- und Brockenbahn im Verbund mit der Selketalbahn als Attraktion zu nutzen, um Besucher in den Harz zu ziehen und dadurch Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Daß mit dem Dampfbetrieb gleichzeitig technikhistorische Belange und ein Stück Kulturgeschichte bewahrt werden, erfreut nicht nur die zigtausend Eisenbahnfreunde in Deutschland, sondern auch in Europa und Übersee.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Es geht nicht darum, gegen eine Privatisierung zu polemisieren. Es geht darum, privatkapitalistisches Profitstreben altmarxscher Prägung zu Lasten der Gemeinden und der Region zu verhindern. Die »Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e. V.« (Kontaktadresse: Dirk Uwe Günther, Veckenstedter Weg 35, 3700 Wernigerode) hat sich deshalb nicht in Protestunterschriftensammlungen erschöpft, sondern eine dem öffentlichen Interesse gerecht werdende Betriebskonzeption erarbeitet.

Die Gründzüge:

- Triebwagen in verkehrsarmen Zeiten ausschließlich im Vorortpendelverkehr Ilfeld – Nordhausen,
- Diesellokomotiven ausschließlich für den Güterverkehr,
- Dampflokomotiven für den Reiseverkehr,
- Einsatz von Buffetwagen,
- Ergänzung (und Modernisierung) der Reisezugwagen,
- Umbau gedeckter Güterwagen für Fahrrad-, Ski- und Schlittentransport,
- leistungsstarke Zugleitung, die innerhalb einer Stunde auf plötzlichen Bedarf reagiert,
- maximale Auslastung der Werkstatt Westerntor für Triebfahrzeug- und Wagenunterhaltung,
- Personalunion von Lokomotiv- und Werkstattpersonal, von Gleisbau- und Reinigungspersonal, von Zugbegleit- und Bufettwagenpersonal,
- gepflegte Bahnhofsgaststätten mit Fahrkartenverkauf,
- Parkplätze und Fahrradverleih am Bahnhof,
- Fahrpreis etwa 25 Pfennig je Kilometer (für Einwohner verbilligt),
- Brocken-Sondertarif mit etwa 40,- DM von allen Bahnhöfen aus,
- enge Zusammenarbeit mit Fremdenverkehrs- und Heimatverbänden,
- Ver- und Entsorgung des Brokkens (einschließlich Trinkwasser) mit Kesselwagen und Containern,
- Abfuhr der 100 000 t Beton- und Kalkschutt vom Brocken,
- Rollwagenverkehr zur Entlastung der Straßen.

Finanziert werden könnte das Unternehmen als Aktiengesellschaft mit den Gemeinden, den Hoteliers und den Freunden der Eisenbahn als Aktionären.

Unterstützt werden sollte das Unternehmen durch flankierende gesetzgeberische Maßnahmen seitens der Landesregierung. Eine Begrenzung des Wochenendautoverkehrs z. B. könnte auf den Straßen, für die Bahn, für die Natur ein wahrer Segen sein.

Bw Wernigerode Westerntor

Triebfahrzeugbestand am 1. 3. 1991

99	5901		ne[1]		7245		
	5902	[2]			7246		
	5903		Raw[3]		7247		
	5906	[4]		199	861		
99	6101				863		a[7]
	6102		ne		870		
	6001		Raw		871		a
	7222		Raw		872		a
99	7231				874		a
	7232		Raw		877		
	7233				879		
	7234				891		a
	7235				892		
	7237			199	005		
	7238				006		
	7239				010		
	7240		Raw		011		
	7241		w[6]		311		
	7242			187	001	[8]	
	7243		W		025	[9]	H[10]
	7244						

[1] nicht einsatzfähig • [2] ohne Bemerkung: im Einsatz • [3] im Raw • [4] am 16. 1. 1991 für 21 000,- DM verkauft • durch Einstweilige Verfügung nicht ausgeliefert • [5] in eigener Werkstatt • [6] warten auf Raw • [7] konserviert abgestellt • [8] ex. T1 GHE • [9] ex T3 NWE • [10] Werkstatt Bw Haldensleben

Ein Modell für diese Art Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik gibt es: die Furka–Oberalpbahn in der Schweiz – zwei Flugstunden von hier entfernt.

Was den Harz betrifft, trifft in gleichem Maße für Rügen, für Doberan, für Sachsen zu: Die Gemeinden sind interessiert, die Bahnen zur Förderung des Fremdenverkehrs zu halten, haben jedoch zur Stunde noch kein abgesichertes Konzept über die mögliche Entwicklung – und kein Geld. In einem Jahr kann alles besser sein.

Wäre also an die DR zu appellieren, die Schmalspurbahnen solange wie möglich in ihrer Regie zu halten. Um Zeit zu gewinnen. Für die künftigen Betreiber und für gesellschaftlich tragbare Lösungen.

F. B.

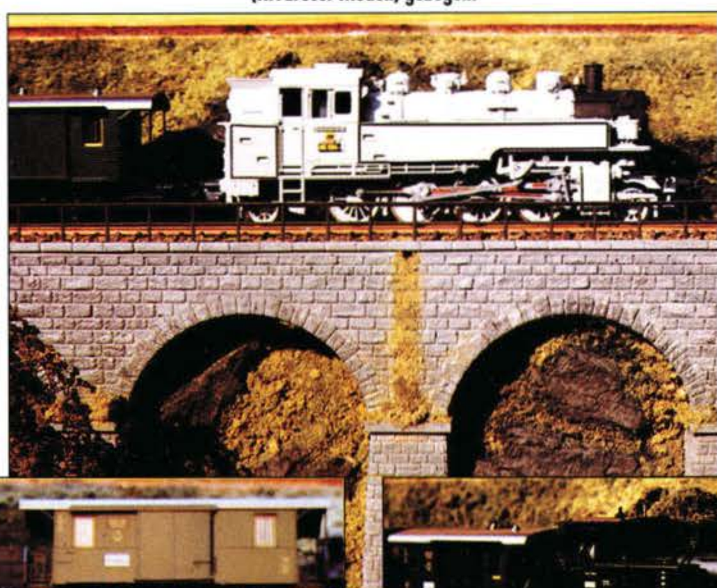
DIE BAHN IM KASTEN

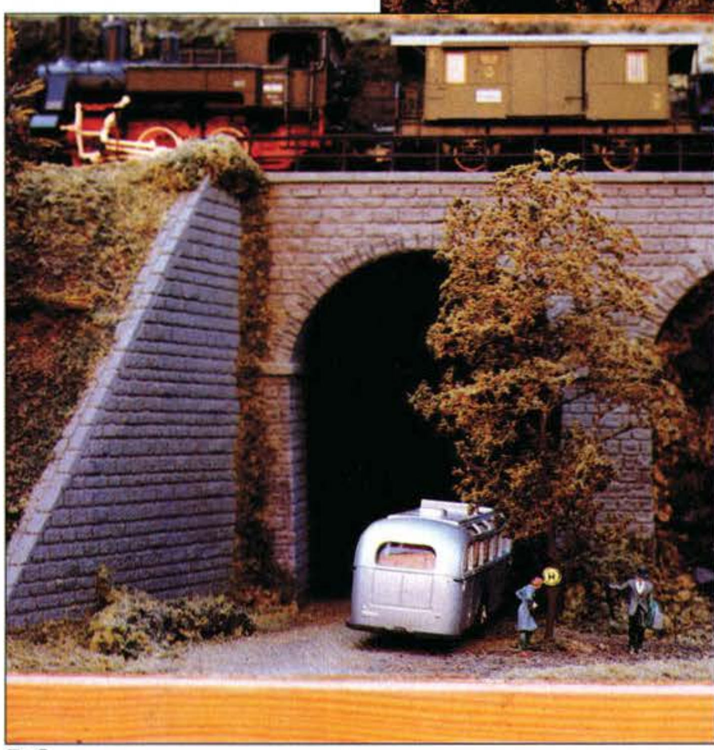
Die Situation ist nicht neu: Beruflich stark eingespannt und räumlich beengt, reichen Zeit und Raum beim besten Willen nicht aus, eine Heimanlage zu bauen und zu betreiben. Wenn es dann noch den Eisenbahnfreund an einigen Wochenenden im Jahr an die Schiene zieht, wo die Sonderzüge noch dampfen, bleibt nur noch eine Alternative: die Bahn muß in den Kasten! Repräsentativ, versteht sich. Mit wieviel Sorgfalt das geschehen kann, schildert unser Autor Peter Wieland.

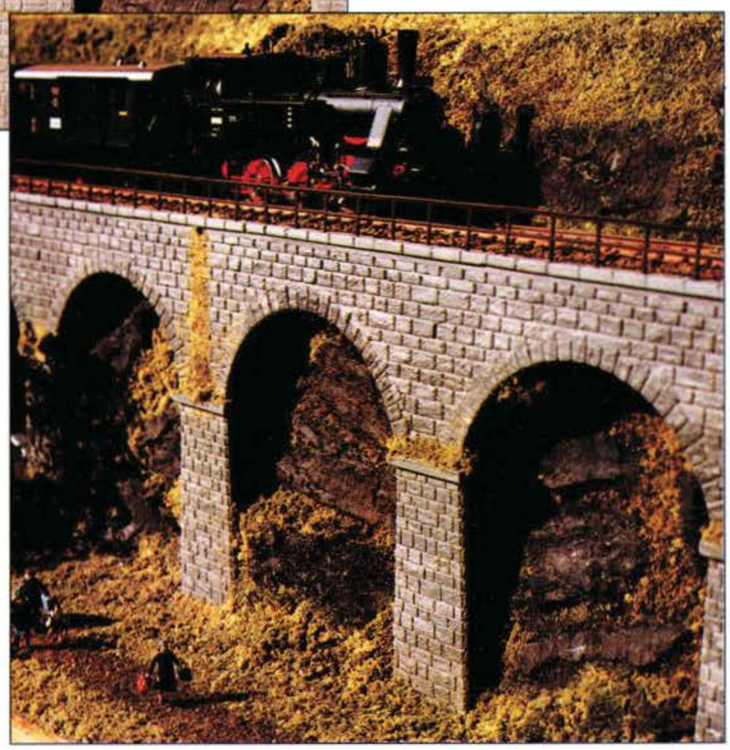
Als Grundlage des Dioramas diente eine Vitrine, die ich mir vor Jahren von unserem Tischler anfertigen ließ. Erst kurz vor dem letzten Jahreswechsel kam mir die Idee, die kleinen Züge nicht nur nackt hinter Glas zu stellen, sondern sie in der entsprechenden Atmosphäre auszustellen. Bei den Kastenmaßen 80 x 20 x 20 cm kam für das Motiv nur eine Brücke in Betracht. Da aber das Hinterland dann schlecht zur Geltung gekommen wäre, entschloß ich mich, die Bögen aus dem VERO-Bausatz Eisenbahnbrücke als Stützmauern zu verwenden. Durch den linken Bogen verläuft eine gepflasterte Landstraße. Der parallel zu den Sparbögen verlaufende Weg wird mit einigen Figuren belebt, die vor kurzem aus dem Bus gestiegen sind. Eine junge Frau kramt aufgeregt in ihrer Tasche, vermutlich hat sie etwas verloren –, ihren Mann regt das auf, er treibt zur Eile, die Kinder warten zu Hause im Dorf. Dorthin nämlich führt der Weg, der sich weiter hinten an einer Laube vorbeischlängelt, Herrn Pelle gehörend, der gerade mit einem Passanten plaudert. Pelles Parzelle ist winzig. Der Platz reicht gerade für einige Blumenkohlpflanzen. Trotzdem ist der Bahnbeamte froh über diesen Flecken Land, hat der Hobbygärtner doch so stets den Geruch von Öl und Dampf um die Nase, so nahe ist das Gleis. Viel Betrieb ist dort allerdings nicht. Der Krieg liegt erst kurze Zeit zurück. Und hier draußen in den Bergen – irgendwo an der thüringisch-bayerischen Grenze – hat die Bahn keine nenneswerten Leistungen zu vollbringen. Sogar die Wagen laufen auf dieser unbedeutenden Nebenbahn noch mit der alten DRG-Beschriftung. Das Personal auf den 89ern hat einen ruhigen Dienst. Bald wird der Kraftverkehr den Reiseverkehr gänzlich übernehmen, die Strecke in Vergessenheit geraten. Und Pelle wird sich woanders um einen Garten bemühen, sicher dort, wo's weiter dampft…

Verwendet habe ich zum Bau Balsaholz, Gips, Papier und Latex-Bindemittel. Das Pilz-Gleis ist »patiniert«. Schotter und auch sämtliche Begrünung stammen aus dem Sortiment von Woodland-Scenics, über den Modellbahnfachhandel beziehbar. Die Bäume entstanden im Eigenbau. Der Stamm des Laubbaums ist ein Naturprodukt, dessen Äste mit Leim bestrichen und mit Woodland-Streufasern berieselt wurden, die Stämme der Nadelbäume am Hang sind verdrillter Draht mit dazwischen eingelegten Ästen, die anschließend mit Moos beklebt wurden. Das Blätterdach der Sträucher ist Isländisch-Moos. Die Gewölbe der Stützmauer wurden schräg mit einem Gips-Latex-Gemisch ausgegossen. In die noch fließende Masse steckt man dann die »Felsbrocken« – stark strukturierte Baumrinde, natürlich farblich behandelt, wie es auch alle Bauten des Dioramas sind. Es ist nicht überzeugend, wenn ein beengt Wohnender sagt, er habe keinen Platz oder ein Vielbeschäftigter, er habe keine Zeit. Wo ein Wille ist, ist auch ein Diorama!

Oben: Hier präsentiert sich eine 86er im Fotografieranstrich, eine Frisur von Peter Megges aus Eisenach.
Links: Soeben ist der Bus an der Haltestelle angekommen.
Rechts: Der kurze Personenzug wird von einer bayerischen Lok der Baureihe 89^{6-8} (Rivarossi-Modell) gezogen.





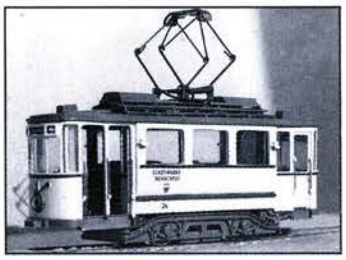


Modell-Drehscheibe

»Modell-Drehscheibe« heißt die neue Rubrik, die unsere Leser ab dieser Ausgabe in jedem Heft finden werden. Auf der Modell-Drehscheibe wird sich in bunter Abwechslung alles drehen, was neu im Modelleisenbahn-Angebot ist. Brandneues und manchmal schon etwas Betagtes, Triebfahrzeuge, Wagen, Zubehör, Elektronikbausteine... kurz, alles was man auf einer Modellbahn so braucht und was uns die Industrie als Neuheiten offeriert. Die Preise gelten – soweit sie uns bekannt sind – als unverbindliche Richtpreise.

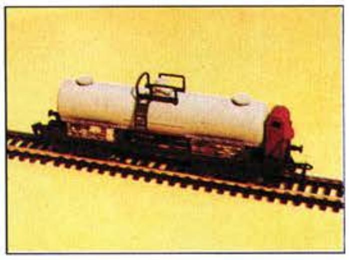
Ein Leckerbissen

Das Aussehen der Straßenbahn-Triebwagen der 20er Jahre wurde mitgeprägt durch die Wagenbauart »Weyer«, später Düsseldorfer Waggonfabrik. Dieser Wagentyp verkehrte u. a. in Düsseldorf, Wuppertal, Remscheid, Solingen, Essen, Erfurt, Brandenburg und Innsbruck. Einen solchen meterspurigen Triebwagen, Baujahr 1924, nahm Olaf Herfen aus Dresden als Vorbild für die Entwicklung eines Straßenbahnmodells in der Nenngröße $H0_m$.
Nach den Handmusterteilen von Herfen fertigte die Firma KEHI-Modellbau in Eisenach Bausätze, die aus 32 Weißmetall-Gußteilen bestehen. Das Bild zeigt die ausgezeichnete Detaillierung dieses schönen Oldtimers. Der Bausatz enthält alle erforderlichen Teile für ein Standmodell mit Radsätzen, Pantographen und Beschriftungssatz. Ein Antriebssatz mit FLEISCHMANN-N-Motor ist in Vorbereitung, ebenso die Wände für die 4- und 5-fenstrige Ausführung. Das Modell wird auch fertig montiert angeboten. Preis als Bausatz DM 199,-. *O. Herfen, Dresden*



Neues aus Jičin

Bereits 1989 stellte »me« die ersten TT-Modellbausätze aus der benachbarten ČSFR vor. Nun liegt Neues aus Jičin auf dem Tisch, ein vierachsiger Kesselwagen für den Transport von Salzsäure. Das Vorbild wurde in der zweiten Hälfte der 70er Jahre von der Waggonfabrik Tatra Studenka für die ČSD produziert. Das Modell kann wahlweise mit oder ohne Bremserhaus gebaut werden und besitzt die ČSD-charakteristischen Rechteckpuffer. Bei der Anbringung der Beschriftung ist unbedingt zu beachten, daß die Schiebebilder vor dem Abweichen mit farblosen Lack versiegelt werden müssen. Tut man das nicht, schwimmen am Ende die Buchstaben und Ziffern einzeln im Wasser. *T. Fiebig, Brandenburg*



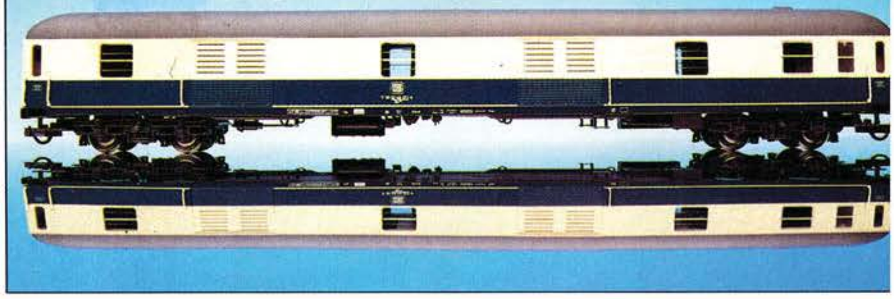


Die »schöne Ellok« von LILIPUT

Nicht mehr brandneu und dennoch unbedingt erwähnenswert ist die Neuauflage der E 40 in H0 von HERPA/LILIPUT. Die Modelle dieser bekannten Ellok der DB erschienen am Ende des vergangenen Jahres in zwei Versionen auf dem Markt: Als E 40 (Epoche III) und als BR 140 (Epoche IV) im schlichten olivgrün mit schwarzem Fahrwerk (Bild). Die Modelle bestechen durch lupenreine Detaillierungen, die durch zahlreiche Zurüstteile unterstützt werden. Da uns auch die Fahreigenschaften dieser Modelle begeistert haben, werden wir sie unseren Lesern demnächst in einem ausführlichen Testbericht vorstellen. *Foto: Thie, Berlin*

ROCO-Neuheiten in H0

ROCO-exklusiv nennt der Salzburger Modellbahnriese seine exakt im Maßstab 1:87 (unverkürzt) erscheinende Wagenserie aus den 70er und 80er Jahren. Als Neuheiten in dieser Reihe präsentieren sich zwei Schnellzug-Gepäckwagen: Pw 4-üm-60der DB im bekannten olivgrün der Epoche III sowie Dm 902 der DB im beige/türkisblau der Epoche IV (Bild). Da beide Wagen das gleiche 26,4-m-Fahrgestell besitzen, sind sie auch im Modell gleich lang: 303 mm über Puffer. Die Kurzkupplungskinematik ist selbstverständlicher Bestandteil.



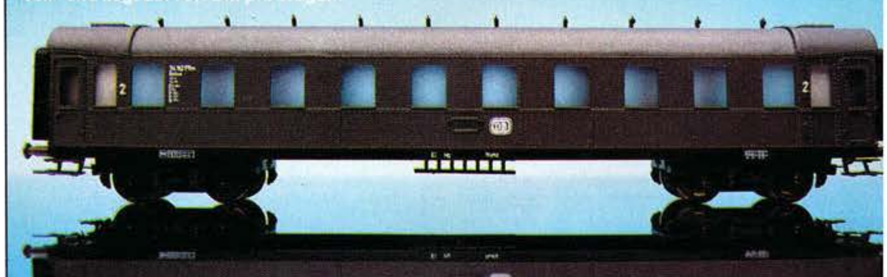
BREKINA-DKW

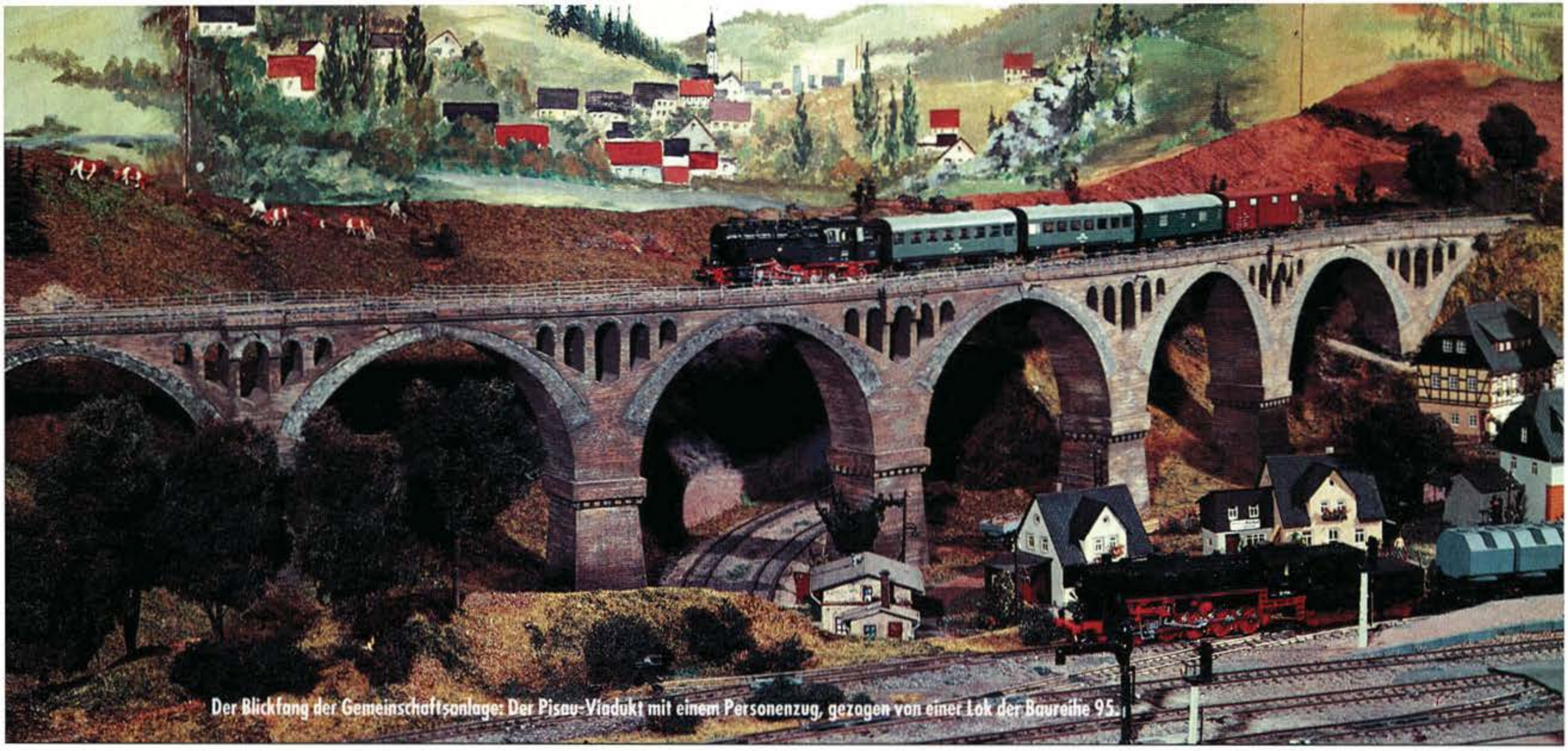
Der DKW F 8 wurde in der DDR bis zur Mitte der fünfziger Jahre gebaut; er unterschied sich von seinem »reichsdeutschen« Vorgänger lediglich äußerlich durch den IFA-Rhombus auf der Kühlerblende. Die von BREKINA angebotenen Nachbildungen in postgelb und feuerwehrrot passen gut in die Epoche III, wie sich die Firma überhaupt engagiert der Vorbilder aus den frühen DDR-Jahren angenommen hat. Es ist zu erwarten, daß noch manches Erinnerungsstück auf dem Ladentisch erscheinen wird.



Hechtwagen in TT

»Die gute Idee – ein ‚Hecht' in TT!« mit diesem Slogan wirbt KRONER-Modellbahn für die Modelle dieser wunderschönen Oldtimer. Die renomierte TT-Modellbahnfirma aus Donaueschingen stellt den Hecht in 4 Varianten her: Als 1.-Klasse-Wagen mit 7 Abteilen, als 2.-Klasse-Wagen mit 8 Abteilen, als 2./3.-Klasse-Wagen mit 10 Abteilen sowie als DSG-Schlafwagen mit 7 Abteilen (Bild). Die Drehgestelle und die Kupplungen stammen von ZEUKE, Berlin, die spitzengelagerten Metallradsätze von BEMO. Die Beleuchtung erfolgt durch Leuchtstäbe von FLEISCHMANN. Mit einem sehr ansprechenden Outfit und ausgezeichneten Laufeigenschaften gereicht dieser Wagenzug jeder TT-Anlage zur Ehre. Der Preis ist allerdings auch »ehrenvoll« und liegt bei 70,- DM pro Wagen.





Der Blickfang der Gemeinschaftsanlage: Der Pisau-Viadukt mit einem Personenzug, gezogen von einer Lok der Baureihe 95.

Modellbahnlichter aus »Lichterfels«

»Der Verband ist tot; Es lebe der Verband!« Diese Abwandlung eines Rufs aus den Tagen des französischen Sonnenkönigs gewinnt in dieser Zeit angesichts der Auflösung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes e. V. (DMV) und des Beitritts vieler ehemaliger DMV-Mitglieder zum Bund Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) an aktueller Bedeutung. Für die Modelleisenbahner hat dieser Beitritt keine negative Auswirkung, spielt doch das gut funktionierende Klubleben beim BDEF eine bedeutende Rolle. Die Internationale Modellbahn-Ausstellung im November 1990 in Köln legte davon ein beredtes Zeugnis ab.

Das Motiv

Für eine im Thüringischen angesiedelte Arbeitsgemeinschaft lag es bei den Modellbahnfreunden aus Gera natürlich nahe, ein Motiv an einer echt thüringischen Schiene zu suchen. Dazu gab es viele Vorschläge, ist doch die Thüringische Eisenbahn immer gut für eine Menge interessanter Vorbildsituationen. Als »Thüringischste« aller Thüringer Eisenbahnen erschien den Freunden schließlich die Strecke von Probstzella nach Sonneberg, die zudem noch einen unvergleichlichen landschaftlichen Reiz besitzt. Gründe genug also, sich näher mit dieser Bahn zu beschäftigen.

Nun kann man natürlich nicht die ganze Strecke nachbilden, und so fiel die Wahl des Schwerpunktes der Anlagengestaltung auf den Pisau-Viadukt bei Lichte.

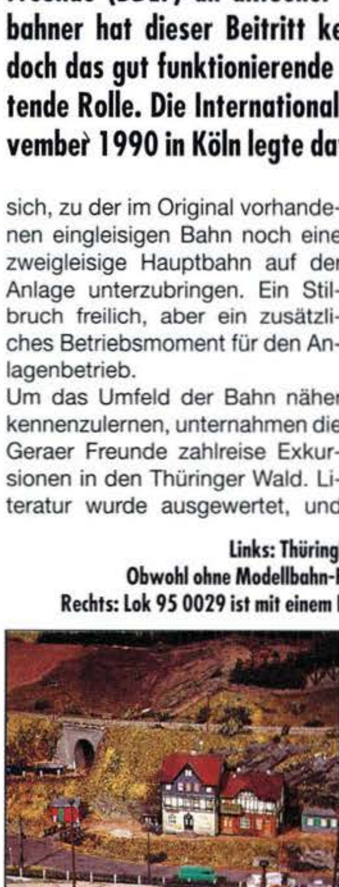
Der erste Bauabschnitt der Geraer Gemeinschaftsanlage hat also diesen Viadukt zum Blickfang, was auch aus dem Gleisplan zu ersehen ist: Weit schwingt sich die gekrümmte Steinbrücke in der Mitte der Anlage über das Gelände und die zweigleisige Eisenbahnstrecke zur verdeckt angelegten Kehrschleife. Aber auch hier mußten Zugeständnisse gemacht werden. Aufgrund der Anlagenkonzeption und des zur Verfügung stehenden Platzes, konnte eine originalgetreue Nachbildung des Viadukts nicht verwirklicht werden, und so entschloß man sich, zu der im Original vorhandenen eingleisigen Bahn noch eine zweigleisige Hauptbahn auf der Anlage unterzubringen. Ein Stilbruch freilich, aber ein zusätzliches Betriebsmoment für den Anlagenbetrieb.

Um das Umfeld der Bahn näher kennenzulernen, unternahmen die Geraer Freunde zahlreise Exkursionen in den Thüringer Wald. Literatur wurde ausgewertet, und so entstand nach vielen Vorentwürfen der endgültige Gleisplan. Bei der Gestaltung des Anlagenunterbaus konnten die Erfahrungen der AG 6/7 »Friedrich List« in Leipzig genutzt werden, die stets mit Rat und Tat zur Verfügung standen. So wurde die Anlage in offener Rahmenbauweise errichtet. Sie besteht aus fünf Grundrahmen mit je 2000 mm Länge und 1500 mm Breite die mittels Bolzenverbindungen zusammengehalten werden. Dazu bestehen die Stirnseiten der Rahmen aus 10 mm dicken Sperrholzprofilen, die exakt aneinander passen, so daß nur ein minimaler Spalt beim Zusammenbau entsteht. Für den Unterbau der Gleisanlagen fand 8 mm dickes Sperrholz Verwendung, auf das das aus 4 mm dicken Filzstreifen bestehende Schotterbett aufgeklebt wurde. Darauf wurden die Gleise verlegt. Eine hervorragende Geräuschdämpfung! Insgesamt sind auf der Anlage 80 m Pilz-Gleis und 45 Weicheneinheiten der gleichen Firma verlegt worden.

Das Gelände wurde über Sperrholzprofilen geformt, zwischen denen Maschendraht aus Alu angenagelt wurde. Dieser Maschendraht wurde noch mit Stoffresten durchzogen, um so dem Gelände mehr durchschnittene Gestalt geben zu können. Die »Endstufe« erfolgte schließlich mit Grasmatten und einem Gips-Leimgemisch. Alle Straßen und Wege wurden aus Faserplatten gefertigt, die unmittelbar auf die Sperrholzprofile aufgeleimt wurden.

Der Pisau-Viadukt, auch »Licht-Viadukt« genannt, entstand ausserhalb der Anlage in einer etwa 150-Stunden-Aktion. Er besteht aus Sperrholz und Pappe und wurde erst nach Fertigstellung in die vorbereitete Lücke auf der Anlage eingesetzt. Die Gebäude wurden vorwiegend aus Bausät-

Links: Thüringische Impressionen: Obwohl ohne Modellbahn-Fahrzeuge kommt Stimmung auf.
Rechts: Lok 95 0029 ist mit einem Bauzug an der Abzweigstelle unterwegs.





zen gebaut, die dem Landschaftscharakter entsprechend modifiziert wurden. Auch einige Eigenbauten sind zu sehen, und sie geben der Gestaltung erst den richtigen thüringischen Touch. So entstanden ein Güterschuppen, verschiedene Tunnelportale und die Brücken nach eigens für sie erarbeiteten Bauplänen.
Der Landschaftsgestaltung wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und so ist auf der Anlage allerhand zu entdecken. Zur Gestaltung wurden etwa 500 handelsübliche, beflockte Fichten gepflanzt, und die Laubbäume entstanden in Eigenanfertigung aus Isländisch-Moos. Zu sehen sind weiterhin über 100 Figuren, die sich mit allerlei nützlichen Dingen beschäftigen: Zaunreparaturen, Kabelverlegung, Dachteeren, Schafehüten, Bäumefällen, Dacharbeiten, einschließlich Biertrinken, auf Züge warten und, und ... Alles wurde nachbehandelt und farblich gealtert.
Für die gesamte Anlage wurde eine Hintergrundkulisse gestaltet, die dem thüringischen Landschaftscharakter Rechnung trägt und eine gute Tiefenwirkung vermittelt.

Die Gleisanlage

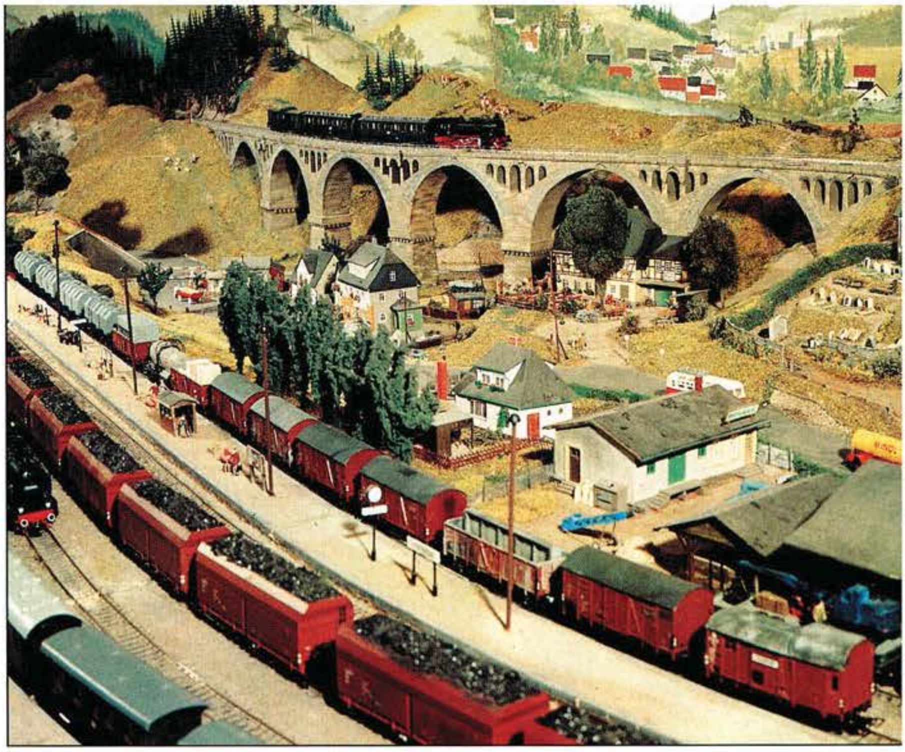
Grundthema ist eine zweigleisige Hauptbahn mit einer eingleisigen Nebenbahn. Im Bahnhof »Lichtefels« kann auf fünf Gleisen reger Rangierbetrieb durchgeführt werden. Mit 12 Zügen kann in 8 Blockabschnitten und einem 6-gleisigen Schattenbahnhof abwechslungsreicher Fahrbetrieb gestaltet werden. Die Sicherungsanlagen bestehen aus Eigenbau-Lichtsignalen, die durch Leuchtdioden originalgetreue Signalbilder zeigen. Die Weichen werden unterflur durch 24-Volt-Postralais angetrieben. Die Steuerung des Fahrbetriebes auf der Hauptbahn übernimmt eine Zentraleinheit in Verbindung mit zwei Bedienpulten. Dazu wird im Schattenbahnhof das gewünschte Ausfahrgleis vorgewählt. Die Fahrstraßenauswahl und die Ausfahrt im Bahnhof muß ebenfalls der Bediener einstellen. Alle anderen Sicherungs- und Stellfunktionen führt die zentrale Steuerung automatisch aus. So die Blocksicherung, die Schaltung der Ausweichgleise, die Besetztmeldung und die Fahrwegstellung der Fahrstraßen im Schattenbahnhof. Als Schaltelemente dienen Schutzgasrohrkontakte (SRK) im Gleisbett, die durch Dauermagneten an den letzten Wagen der Züge ausgelöst werden. In der zentralen Steuerung werden steckbare Leiterplatten verwendet. Davon gibt es zwei Arten, die Relaisbausteine und die Anfahr- und Bremsbausteine (ABS). Die Relaisbausteine sind mit elektronischer Selbsthaltung für die Gleichstromrelais (24 V) ausgerüstet und realisieren alle Schaltfunktionen für die Blöcke, Signale und Weichen. Die ABS-Bausteine basieren auf einer Gleichspannungsregelung mit dem Schaltkreis B 3170. Die Leiterplatten gleicher Bauart sind untereinander austauschbar. Ersatzplatten erleichtern die Sicherung des Fahrbetriebs bei Defekten.

Die Züge

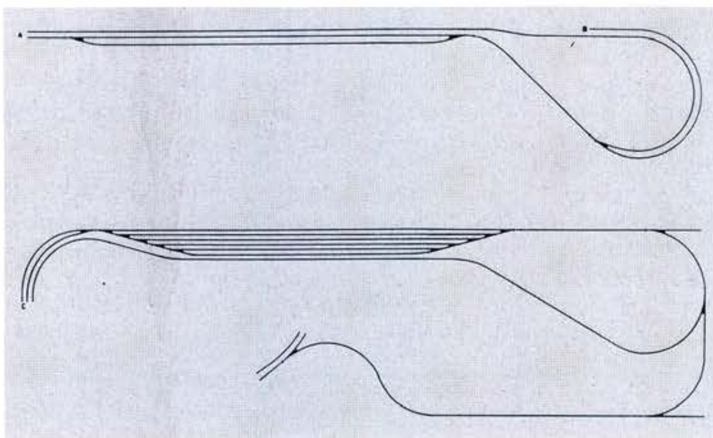
Die Nebenbahn wird vorwiegend mit Modellen der ehemals auf der Originalstrecke vorherrschenden Lok der Baureihe 95 betrieben. Gegenwärtig ist hier ein Zweizugbetrieb möglich, der von einem Nebenbahnstellpult gesteuert wird. Es ist geplant, die Anlage durch weitere Bauabschnitte zu erweitern. So soll die Nebenbahn bis zum Bahnhof Lauscha fortgeführt und der dazwischenliegende Bahnhof Ernstthal und der Viadukt über den »Finsteren Grund« nachgestaltet werden. Besonderes Augenmerk soll dabei auf eine verbesserte, vorbildgetreue Gestaltung der Details und der Gebäudemodelle gelegt werden. Außerdem kommt bei der geplanten Erweiterung auch eine verbesserte Rahmenkonstruktion aus Alu-Winkeln zur Anwendung. Mit einer Verringerung der Abmessungen auf 1600 mm x 1600 mm hofft man, die Module handlicher zu machen. Dieser Modulgedanke läßt natürlich auch die Möglichkeiten offen, daß, bei kluger Konzeption, Heimmodule an den offenen Schnittstellen der Gemeinschaftsanlage angeschlossen werden können. Ein, wie wir meinen, verlockener Aspekt!

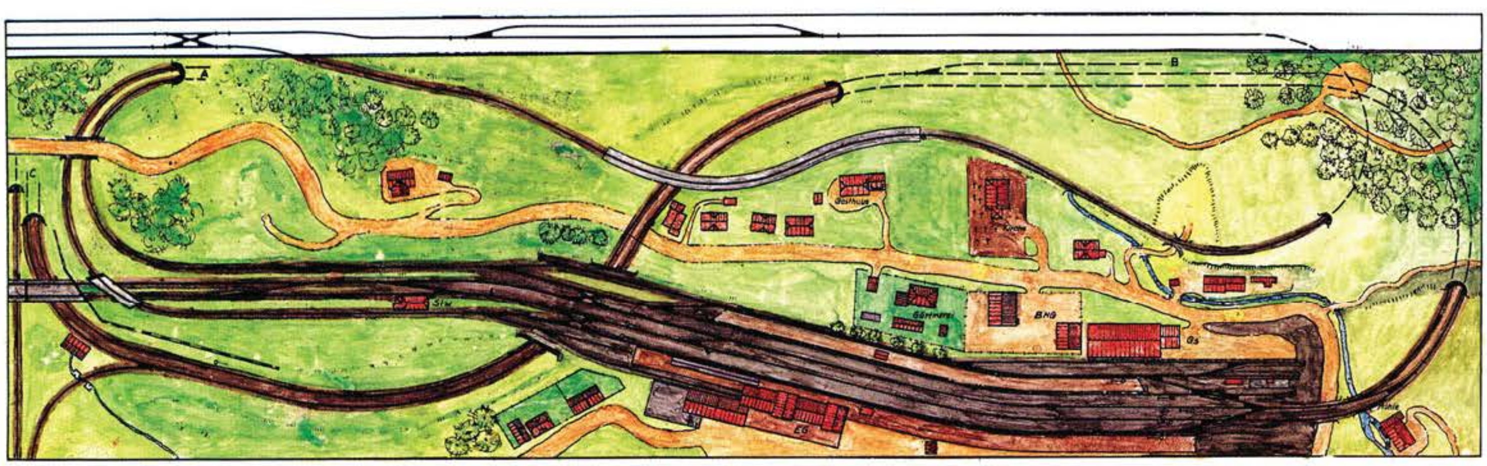
MEB

nach Unterlagen der AG 4/78



Im Bahnhof am Fuße des Viadukts herrscht reger Güterverkehr; die Reisenden werden auf ihren Anschlußzug noch etwas warten müssen.







Die »Mutter« der PROFESSIONAL-Serie: Personenzuglok BR 38^2 als DRG Variante.

PROFESSIONALes AUS SONNEBERG

Vor der Wende heißgeliebt und nur gegen Geld und gute Worte unter dem Ladentisch erhandelbar, nach der Währungsunion geschmäht und zu Schleuderpreisen abgestoßen. Auch unter den Modelleisenbahnern gibt es Wendehälse. Sie nennen den Firmennamen mit verächtlicher Mine: PIKO-Modellbahn, Sonneberg.

Dabei ist die Firma besser als ihr Ruf. Sehr viel besser sogar, auch wenn es den PIKO-Leuten schwer fällt, viele enttäuschte Modelleisenbahner davon zu überzeugen. Tatsache ist, daß sich die Arbeiter und Konstrukteure um den »Modellbahn-Papst« Egon Jakobi nach der GmbH-Gründung keine Atempause gegönnt haben, sondern sofort daran gingen, die neuen Chancen beim Schopf zu ergreifen und Langangedachtes in die Tat umzusetzen. Zu lang war die Zeit, wo innovative Ideen auf Eis gelegt und notwendige Entwicklungen auf winziger Sparflamme gekocht wurden mit dem Argument: »Es genügt doch, was angeboten wird. Die hohe Nachfrage beweist es ja.« Fragen nach dem internationalen Niveau und nach westlichem Standard durften entweder überhaupt nicht gestellt werden, oder sie wurden nicht beantwortet. So geschah es, daß der Anschluß abriß; der Einäugige war hierzulande König unter den Blinden.

»Einfach, funktionssicher und preiswert«, mit diesem Slogan stieg PIKO in den 50er Jahren in die Modelleisenbahnproduktion der ehemaligen DDR ein. Und die Modelleisenbahner waren begeistert. Mit den für damalige Ansprüche guten Modellen der BR 55, des SVT 108 und des VT 33 wurde der Grundstein gelegt für eine Modellbahnentwicklung, die lange Jahre auf einem hohen Niveau verlief. Stellvertretend dafür sei hier nur das PIKO-Güterwagenprogramm der 70er Jahre genannt. Der Name PIKO stand zu dieser Zeit im wahrsten Sinne des wortes für **PI**onier-**KO**nstruktionen. Leider führten die unerklärlichen Wege der Planwirtschaft diese gute Marschgemeinschaft immer mehr in die Sackgasse.

Wer kann heute noch die Entwicklung vom VEB ELEKTROINSTALLATION OBERLIND (so hieß PIKO tatsächlich einmal) bis zum fünften Rad am Wagen im VEB KOMBINAT SPIELWAREN nachvollziehen? In diesem Großkonglomerat der Spielwarenindustrie waren Plüschbären, Sonni-Puppen und Plastewaschmaschinen für die Puppenmutti wichtiger als die liebe- und mühevoll profilierte Welt der Modelleisenbahn. der Verlust des Anschlusses an den internationalen Stand interessierte die Kombinatsleitung nicht, waren doch die Absätze im eigenen Land und in den sozialistischen Ländern so ergiebig, daß oftmals die Nachfrage nicht gedeckt werden konnte.

Umso höher muß die gute Erzeugnisgruppenarbeit der Modelleisenbahn-Hersteller in den 60er Jahren gewertet werden, die maßgeblich von PIKO mitgestaltet wurde. Namen wie Fritz Hornbogen, Günther Driesnack und der heute noch im Werk als Modellbahnkonstrukteur tätige Heinz Hoch stehen für das Bemühen, das Niveau der Modelleisenbahnen in der DDR gegen alle Leitungswiderstände und Interessenlosigkeit zu profilieren. Das Ergebnis waren u.A. die hervorragende PIKO-Güterwagenkonzeption im Werk Radeburg, die konsequente Einhaltung der NEM-Normen bei allen Modellbahnerzeugnissen und die einzige Modelleisenbahn-Kupplung der Welt, die im Zug- und im Schiebebetrieb vorentkuppelbar war – die I-Kupplung!

»Über die Mängel, die unseren Erzeugnissen in den zurückliegenden Jahren immer mehr anhafteten, was nicht zuletzt auch ein Ausdruck der Stagnation und des Rückschritts im Denken unserer Kombinatsleitung war, wissen wir selbst am besten Bescheid«, resümiert mit Bitterkeit der langjährige Leiter der Modellentwicklung, Egon Jakobi. »Der letzte Kombinatsdirektor wußte von unserer Arbeit nicht mehr, als daß »Modellbahn« mit zwei »L« geschrieben wird!«

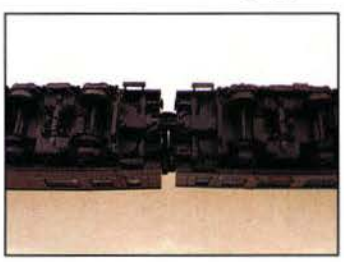
Die Herauslösung des Modellbahnbetriebs aus diesem untauglichen Erzeugnisverband nach der Wende war nicht nur erleichternd, sondern auch lebensnotwendig. Und lebenshungrig stürzte sich die PIKO-Mannschaft in den zurückliegenden Monaten auf die notwendigsten Aufgaben, um Versäumtes schnellstens nachzuholen. Das PROFESSIONAL-System entstand, dessen erste Ergebnisse auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg zu sehen waren.

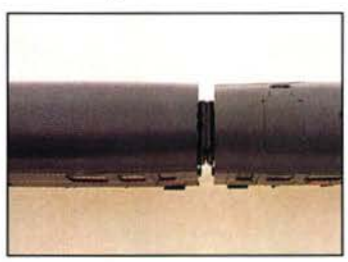
Was beinhaltet nun dieses neue Modellbahnkonzept aus dem Hause PIKO?

1. Es gibt keine Plasteräder mehr!

Alle Radsätze, insbesondere die des PIKO-Wagenprogramms, bestehen in Zukunft aus absolut rundlaufenden Bauteilen, deren Räder aus Stahl gedreht und anschließend schwarz vernickelt

So eng kuppeln die neuen PIKO-Wagen.





werden. Dabei wurde die Spurkranzhöhe auf exakt 1 mm reduziert. Mit diesen Radsätzen lassen sich alle PIKO-Wagen problemlos umrüsten.

2. Es gibt keine veralteten Kupplungen mehr!
Die Einführung einer Kupplungskinematik bei allen Reisezug- und Güterwagen ist Bestandteil des neuen PROFFESSIONAL-Programms. So können in Zukunft PIKO-Wagen mit denen anderer Modellbahnhersteller gekuppelt werden. Alle handelsüblichen Kupplungsköpfe lassen sich wie üblich in den Kupplungsschacht einklipsen. Bei den Triebfahrzeugen der PROFESSIONAL-Serie findet man vorerst Kurzkupplungsschächte ohne Kinematik. Bei Neuentwicklungen wird aber auch hier eine entsprechende Kinematik vorgesehen.

3. Es gibt keine lauten Triebfahrzeuge mehr!
Voraussetzung dafür war die Standardisierung der Antriebskonzeption, die erstmals bei der BR 38^2 angewendet und inzwischen auf alle Lokomotiven mit großem Schlepptender (BR 01^5, BR 03^{0-2}, BR 41 und BR 52^{19-20}) erweitert wurde. Diese erstmals auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1990 vorgestellte Lösung wurde in kürzester Zeit weiterentwickelt: Ein Faulhabermotor mit Schwungmasse sitzt auf der standardisierten Getriebeplatine und läßt sich leicht anstelle des alten Antriebs einklipsen. Dabei wurde der kleinste Tender (BR 55^{25-26}) der Bemessung zugrunde gelegt.

4. Es gibt keine unschönen Fahrwerke mehr!
Der gesamte Fahrwerksbereich der Lokomotivmodelle wurde verbessert. Dazu gehören nicht nur die gedrehten Radsätze, sondern auch eine verbesserte Steuerung und originalgetreue Farbgebung. Ein Blick in die PIKO-Neuheitenschublade läßt Freude aufkommen: Das Handmuster einer Kleindiesellok Köf 02 zeigte sich auf der Nürnberger Spielwarenmesse in bester H0-Maßstäblichkeit und rangierte fast geräuschlos auf der PIKO-Messeanlage. Die Nutzung der Digitaltechnik zur Steuerung von PIKO-Triebfahrzeugen ist in Vorbereitung. Das Ergebnis orientiert sich an modernsten Konzeptionen und schließt an bestehende Systeme an. Im Werkzeugbau liegt der Schwerpunkt, neben der Entwicklung neuer Formen für weitere Fahrzeuge, in der Rekonstruktion vorhandener Anlagen, um die neuen Möglichkeiten des feineren und detaillierteren Spritzgusses nutzen zu können. Und schließlich



Einzige Frau in der Leitung: Gisela Affeldt, Geschäftsführerin Marketing und Vertrieb

soll auch die I-Kupplung aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt werden; ein come-back im NEM-Schacht wird vorbereitet.
Die Überlebenschancen und damit die Zukunft der PIKO-Modellbahnen sind, trotz aller dargestellten Bermühungen, unsicher. Wie auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse zu erfahren war, bemüht sich der HERPA-Geschäftsführer, Fritz Wagener um die Übernahme des Sonneberger Modellbahnherstellers. Nach der Übernahme der Österreichischen Firma LILIPUT soll nun auch PIKO das HERPA-Imperium vergrößern. Ein unter marktwirtschaftlichen Bedingungen alltäglicher Akt der Übernahme des Schwächeren durch den Stärkeren. Zu groß sind jedoch die Unsicherheiten unter der PIKO-Belegschaft ob der Sicherheiten bei dieser Übernahme. Hoffen wir mit den »Modellbahnschnitzern« aus dem Thüringer Wald, daß sich die Bedenken alsbald in kreative Zuversicht umwandeln mögen.

Georg Kerber

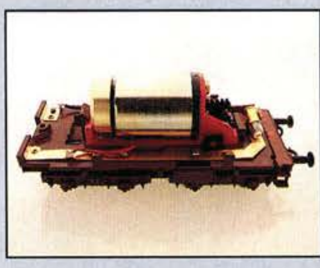
AUS DEM PRODUKTIONSPROGRAMM



NEUHEITEN

Kleindiesellok Köf II mit Rangierkupplung. Faulhabermotor-Einbauvariante für alle 4achsigen Schlepptender. Feinstdetailliertes Schlepptenderfahrgestell. Verbesserte Triebwerkslackierung aller Lokomotiven.

TRIEBFAHRZEUGE



Güterzuglok der DR Baureihe 41 (Reko), Faulhaber-Antrieb auf alle 4 Tenderachsen, Kurzkupplungsschacht am Tender, Lokpersonal. Güterzug-Tenderlok der DR Baureihe 95 mit Ölhauptfeuerung, überarbeitetes Fahrwerk, neuentwickelter Antrieb, Kurzkupplungsschächte an beiden Seiten, Lokpersonal. Personenzuglok der Baureihe 38 262 in Farbgebung der K. Sächs. Sts. E. B., der DRG und der DR (Epoche IV), Faulhaber-Antrieb auf alle 4 Tenderachsen, Kurzkupplungsschacht am Tender, Lokpersonal. Schnellzuglok der DR Baureihe 01, Faulhaber-Antrieb auf alle 4 Tenderachsen, Kurzkupplungsschacht am Tender, versch. Bau- und Bemalungsvarianten, Lokpersonal. Güterzuglok der Baureihe 55 in Farbgebungen der K. P. E. V., der DRG und der DR (Epoche IV). Triebwageneinheit VT 137 der DRG, VT 185 der DR und VT 33 der DB. Diesellok der DR Baureihe 130. Ellok der DR Baureihe E 11/E 42/211/242 in versch. Farbgebungen. Ellok Baureihe E 44 als DR-Lok und DB-Lok. Ellok Baureihe E 69 als DR- und als DB-Lok. Ellok der ČSD Baureihe ES 499 in versch. Farbgebungen.

GÜTERWAGEN

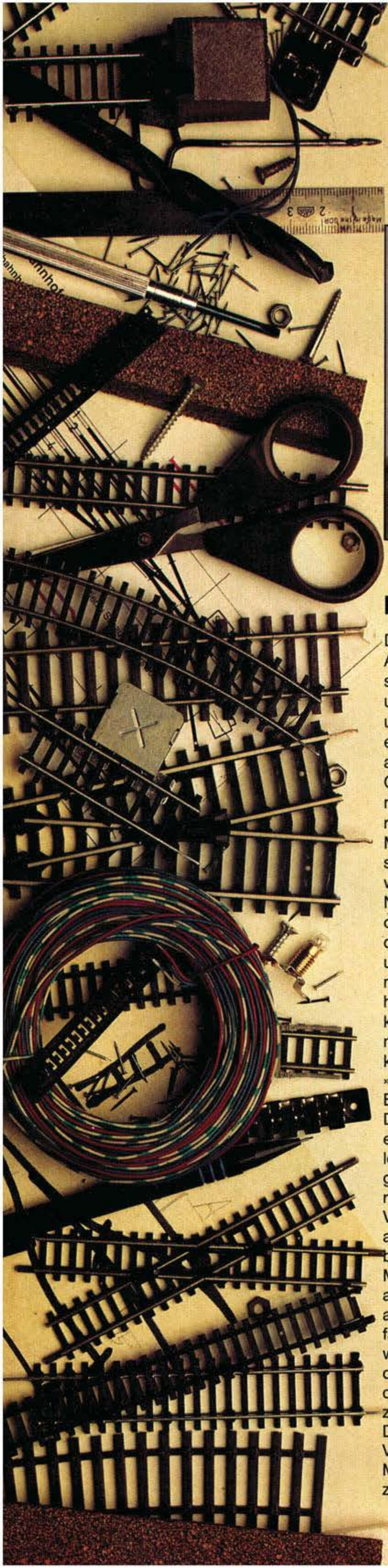


Offener Güterwagen (SNCF), 4achsig, 00r 47; offener Güterwagen (DR) Ommru 43; offener Güterwagen (DR) UIC; offener Güterwagen (SNCF) UIC; gedeckter Güterwagen (DB) Gw 02; gedeckter Güterwagen (DSB) »Carlsberg Brauerei«; gedeckter Güterwagen (FS) »Martini«; gedeckter Güterwagen (FS) »Cinzano«; gedeckter Güterwagen (DR), 4achsig; Kühlwagen (DR) SK 2 »INTERFRIGO«; Kühlwagen (DR) SK 2 »Radeberger Pilsner«; Kühlwagen (DR), 4achsig, EK 4 »INTERFRIGO«; Selbstentladewagen (DR), 4achsig, 00tu 47 (kann durch bewegliche Seitenklappen entladen werden). Unverkürzt im Maßstab 1:87. Eingebaute Kurzkupplungskinematik mit Kurzkupplungsschacht nach NEM 362. Standardkupplung beiliegend. Im Weiteren ist das gesamte bisherige Wagenprogramm im Angebot.

REISEZUGWAGEN

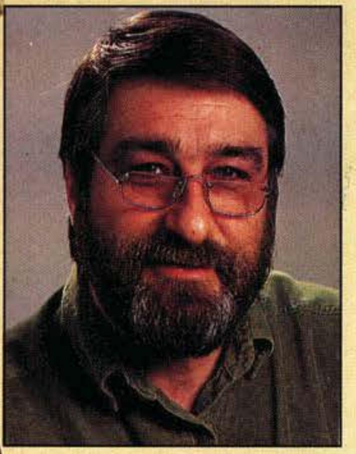


Modernisierungs-Reisezugwagen (DR) Aga; Modernisierungs-Reisezugwagen (DR) ABge; Modernisierungs-Reisezugwagen (DR) Bge; Modernisierungs-Bufetwagen (DR) Bgre; Modernisierungs-Gepäckwagen (DR) Dge; Beleuchtungssatz für Zugschluß- und Innenbeleuchtung der Modernisierungswagen. Reko-Durchgangswagen (DR) Bage-Reko; Reko-Durchgangswagen (DR) Baage-Reko; dreiachsiger Reko-Gepäckwagen (DR) Dage-Reko; dreiachsiger Reko-Bahnpostwagen (DR) Post a-Reko. Beleuchtungssatz für Zugschluß- und Innenbeleuchtung der Reko-Wagen. Alle Wagen unverkürzt im Maßstab 1:87. Farbgebung und Beschriftung Epoche IV. Mit Inneneinrichtung. Neuartige Drehgestellkonstruktion. Eingebaute Kurzkupplungskinematik mit Kurzkupplungsschacht nach NEM 362. Standardkupplung beiliegend. Im Weiteren ist das gesamte bisherige Wagenprogramm im Angebot.



Die ersten Schritte

Unterhaltsam, spannend, kurzweilig, belehrend, aber nicht schulmeisterlich und keinesfalls hochwissenschaftlich sollen die Beiträge sein, in denen die entstehenden Leseranlagen beschrieben wird. Genauso vielfältig wie die Wünsche hinsichtlich der Form der Beiträge sind auch die Vorstellungen über die zukünftige Gestalt der Leseranlage. Wenn auch manchmal noch Skepsis in den



Die Anlagengröße

Die ins Auge gefaßte Größe der Anlage bringt naturgemäß die ersten unterschiedlichen Ansichten und Auswirkungen auf Nenngröße und Thematik. Der Wunsch nach einer zweigleisigen Strecke mit abzweigender Nebenbahn »ins Gebirge« ist aus den Briefen mehrheitlich ablesbar. Differenzierungen ergeben sich über die Machbarkeit in HO auf der vorgesehenen Fläche. Als Auswege werden angeboten, entweder die Nenngröße kleiner zu wählen (TT oder N) oder aber das Thema auf die Nebenbahn zu beschränken und die zweigleisige Hauptbahn nur als Paradestrecke vorzusehen. Verschiedene Leser verknüpften Anlagengröße und Motiv mit der Forderung, Rundumverkehr und Gleise auf der Anlage »verschlungen wie Gedärm im Bauch« zu vermeiden.

Die entstehende Anlage, so war ein Ausgangspunkt unserer Überlegungen, könnte auf Ausstellungen unseren Redaktionsstand zieren. So gesehen gingen die Vorschläge verschiedener Leser am ursprünglichen Gedanken vorbei. Ihren Idee folgend, sollten wir Modulanlagen konzipieren, die aus mehreren, teilweise in sich abgeschlossenen und betriebsfähigen Teilen zusammengesetzt werden. Die Leser könnten dann, dieser Ansicht folgend, einzelne durch sie selbst gefertigte Module zur Leseranlage zusammenfügen. Darin eingebettet gibt es auch Vorschläge bzw. Angebote, diese Module handwerklich vorfertigen zu lassen, um die Paßfähigkeit sicherzustellen. Das unkonventionellste, sicher aber nicht uninteressante Projekt schlägt Uwe Bachmann aus Chemnitz vor. Seine »Kompromißanlage« enthält die Nenngröße N bis Oe. Jedes Modul zeigt, optisch von den angrenzenden getrennt, eine Nenngröße. Dabei sollen verdeckte Streckenteile auch über andere Module geführt werden. Jederzeit ist auch ein Austausch bzw. Ersatz gegen andere gleichartige Module möglich. Dieses Projekt stellen wir in der nächsten Ausgabe vor.

Faßt man die geäußerten Meinungen zum Thema Anlagengröße zusammen, gibt es nur wenige Wünsche, die Plattengröße wesentlich einzuschränken. Andererseits ergibt sich für uns aus verschiedenen Gründen auch keine Möglichkeit, die Abmessungen zu vergrößern. Wir halten es außerdem für »lebensechter«, mit einer maximalen Größe auskommen zu müssen. Kritische Bemerkungen, daß wohl nur die wenigsten Modelleisenbahner solchen Platz haben, akzeptieren wir natürlich. Wir gehen allerdings davon aus, daß wir mit den Veröffentlichungen zur schöpferischen Nachbildung anregen und darin eine Übertragung auf die häuslichen Bedingungen einschließen.

Thema und Motiv

Wie schon erwähnt, haben sich bis jetzt überwältigend viele Leser in ihren Briefen für die landauf und landab wohl gängigste Linienführung ausgesprochen. Natürlich bietet die zweigleisige Strecke mit der abzweigenden Nebenbahn die vielfältigsten betrieblichen Möglichkeiten. Aus den vorhandenen Fahrzeugsortimenten lassen sich dann auch alle Möglichkeiten nutzen. Trotzdem müssen Anlagen mit gleicher Thematik noch lange nicht gleich aussehen. In den Briefen gibt es dazu schon zahlreiche Variationen. Das Maximalprogramm erfüllt zweifellos der Trennungsbahnhof, teilweise als Kopfbahnhof mit den notwendigen Nebenanlagen wie Bahnbetriebswerk sowie Abstellgruppen für Reise- und Güterzüge einschließlich den entsprechenden Rangiermöglichkeiten. Derartige Anlagen füllen sicher die gesamte Fläche und würden eine städtische Kulisse schaffen.

Sozusagen das andere Extrem stellen Vorschläge dar, die Hauptbahn nur anzudeuten und das eigentliche Thema der Nebenbahn zuzuweisen. Mancher macht dabei auch kein Hehl aus seiner Vorliebe für schwere Tenderlokomotiven. Wo letztlich unsere Anlage, angesiedelt sein wird, hängt wohl in erster Linie von überzeugenden Gleisplänen ab. Wir wollen sie im Juniheft vorstellen. Damit die Planer die Arbeit beginnen und in die Schublade mit den unzähligen Entwürfen greifen können, sind aber noch einige wesentliche Punkte zu klären. Einer ist ziemlich rasch zu erledigen und findet auch unsere vollste Zustimmung: Das Motiv der Anlage sollte ostdeutsche Eisenbahnatmosphäre vermitteln.

Sowohl hinsichtlich der Landschaft als auch bei den eisenbahntypischen Anlagen und Bauten werden Nachbildungen realer Vorbilder gewünscht. Dabei sollten die Leser an solche Objekte denken, die in der Vergangenheit Tausende von ausländischen Eisenbahnfreunden immer wieder zum Fotografieren angeregt haben. Viele bekannte Landschaften, Brücken, Tunnelportale, Hochbauten und tausend andere Details sind es wert, im Modell nachgebildet zu werden. Wir geben all jenen Lesern recht, die damit ein Stück Heimat nicht nur

sind die schwersten

Zuschriften ausgedrückt wird, wie sich denn die Aussprache und die Gestaltung der Anlage vollziehen soll: Die Resonanz auf unsere Ankündigung ist vielfältig und ausnahmslos zustimmend. Nach dem ersten Stapel von Zuschriften zeichnen sich auch schon bestimmte Tendenzen in den Vorschlägen ab, die es uns erlauben, in der zweiten Runde einige Fragen konkreter an die Leser zu richten.

nachbilden wollen, sondern vielleicht auch überhaupt erhalten möchten. Ein Favorit unter den Objekten scheinen dabei auch sächsische Schmalspurbahnen zu sein.
Die zweite Frage ist geeignet, eine nicht endende Diskussion auszulösen: Die Frage nach der Nenngröße! Hierzu gibt es auch die fordernsten Zuschriften. Natürlich ist es verständlich, daß jeder seine eigene Nenngröße bevorzugt. Aber es ist wohl unzulässig, davon auch die Durchführbarkeit unseres Projektes abhängig zu machen. Deshalb geben wir auch hier den mehrfach geäußerten Wunsch wieder, wir sollten in TT bauen. Die Vorschlagenden erhoffen sich damit eine Unterstützung für die Produktion dieser Nenngröße. Sicher werden sich die Leser dazu äußern, ob sie ihre Entscheidung für eine Nenngröße ebenfalls auf dieser Begründung aufbauen. Es gibt wohl gleichermaßen viele Gründe für jede Nenngröße. Unsere im Februarheft formulierte Ansicht, daß wohl in H0 gebaut werden würde, basierte vor allem auf der Tatsache, daß die Mehrheit in dieser Nenngröße baut. Mit Bauen meinen wir gerade auch jene vielen Modellbahnfreunde die Gleise, Gebäude und auch Fahrzeuge verfeinern oder im Eigenbau fertigen. Es ist wohl unbestritten, daß dies in H0 leichter gelingt als in den kleineren Nenngrößen. Die Diskussion zu diesem Thema ist keinesfalls abgeschlossen. Der Bau unserer Anlage soll im September beginne. Damit wir aber trotzdem mit den Planungen beginnen können, werden jetzt alle Beispiele für HO ausgelegt. Eine Übertragung auf TT oder N ist dann jederzeit unter Wahrung des Konzeptes möglich.

Schattenbahnhöfe

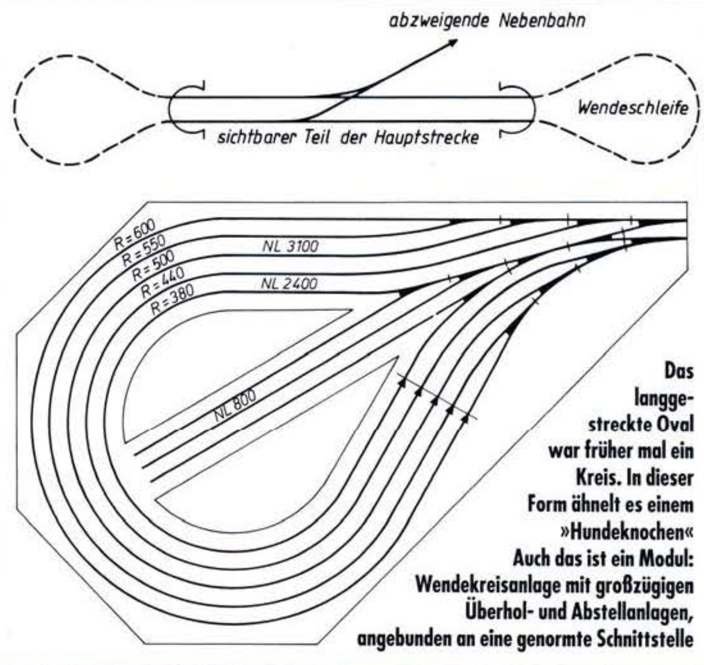
Alle Briefe, in denen Anlagenkonzepte vorgestellt werden, enthalten Vorschläge für verdeckte Schattenbahnhöfe. Geht man weiterhin von dem Konzept der zweigleisigen Hauptbahn aus, ist es notwendig, einen Richtungswechsel für die Züge zu ermöglichen. Dazu wurden mehrfach die beiden Varianten vorgeschlagen, die wir nachfolgend abbilden.

1. »Hundeknochenanlage«
Ausgangspunkt ist ein eingleisiges Oval, das auch nur in einer Richtung befahren wird. Damit lassen sich schaltungstechnisch einfach betriebliche Varianten verwirklichen. Züge, die sich auf der sichtbaren Strecke kreuzen, fahren eigentlich hintereinander her. Ordnet man in beiden Kehren Ausweichgleise an, läßt sich die Zugfolge bequem ändern. Die Einbindung der Nebenbahn ist ebenfalls leicht möglich.

2. Schattenbahnhofsetage
Grundidee für diesen Entwurf ist die Forderung, aus einem Schattenbahnhof mit allen Zügen jede Richtung auf der zweigleisigen Strecke befahren zu können.
Der Vorschlag von Herrn Leutheuser, Magdeburg, zeigt ein Modulsystem, dessen originellste Teile der zentrale Wendekreis und seine Anschlüsse an die Strecke und den Schattenbahnhof sind.

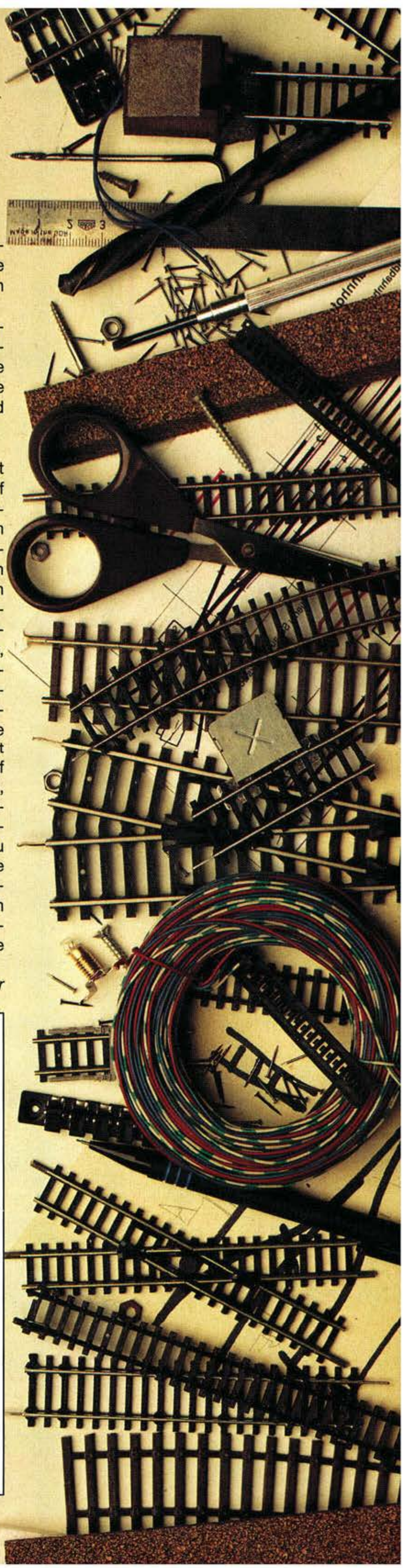
Module
Wir möchten an dieser Stelle mit dem Schattenbahnhofsentwurf auch einen weiteren Wunsch verbinden. Modulsysteme haben den Vorteil, daß sie mehrere Anwendungen ermöglichen. So folgen wir dem Gedanken vieler Leser, in Modulen zu bauen, in abgewandelter Form. Bisher gingen die Gestalter von Modulen davon aus, eine unbegrenzte Aneinanderreihung möglich zu machen. Wir hingegen streben an, eine vorhandene komplette Anlage in sinnvolle Segmente zu teilen. Wäre es nicht vorteilhaft, den Schattenbahnhof in Form eines Moduls zu erstellen, auch elektrisch seperat zu gestalten und so für die verschiedensten Anordnungen einsetzbar zu bekommen? Ähnliche Segmente sind für weitere Anlagenteile, beispielsweise das Bw, denkbar. Ich glaube, daß wir den Modulgedanken in der nächsten Ausgabe nochmals aufgreifen müssen.

Ihr Peter Zander



Das langgestreckte Oval war früher mal ein Kreis. In dieser Form ähnelt es einem »Hundeknochen«

Auch das ist ein Modul: Wendekreisanlage mit großzügigen Überhol- und Abstellanlagen, angebunden an eine genormte Schnittstelle



Neuer Bahnhof in Luzern



Zwanzig Jahre, nachdem ein Großbrand den alten Bahnhof der Schweizer Kantonshauptstadt Luzern zerstört hatte, eröffneten die Schweizerischen Bundesbahnen am 5. Februar ein neues, modernes Empfangsgebäude.



Nach außen hin dominiert die gläserne Vorhalle. Um den für später ins Auge gefaßten Umbau des Kopfbahnhofes zum Durchgangsbahnhof zu ermöglichen, blieb die Ebene des Querbahnsteigs unbebaut. Das Bahnhofsleben spielt sich in den Geschossen darunter und darüber ab, wo sich Serviceeinrichtungen der Bahn, Restaurants und Geschäfte abwechseln.

Alle drei Ebenen werden vom Tageslicht erreicht, und bei Nacht sorgen an den Decken aufgehängte Reflektoren für angenehme indirekte Beleuchtung.

Mit dem Bahnhofsumbau waren Veränderungen der Gleisgeometrie und die Inbetriebnahme eines neuen Zentralstellwerkes verbunden. Von dort aus steuern vier Fahrdienstleiter den Betrieb auf 25 km Regelspur- und 6 km Schmalspurgleisen, stellen nahezu 300 Signale und 138 Weichen, kontrollieren daneben vier ferngesteuerte Bahnhöfe. An jedem Werktag fahren in Luzern planmäßig 522 Züge ein und aus. Die Bilder zeigen das Gebäude der Städtischen Gewerbeschule Luzern, daß mit seiner ungewöhnlichen Architektur weit in das Bahnhofsgelände hineinragt. Im Vordergrund ein Zug der einzigen von Luzern ausgehenden Schmalspurbahn der SBB, der meterspurigen Brünigbahn nach Interlaken Ost mit der elektrischen Zahnradlokomotive HGe 4/4 II Nr. 101 965. Die beiden anderen Bilder vermitteln einen Eindruck vom Empfangsgebäude bei Tages- und bei Kunstlicht.

Text und Fotos: Clemens Hahn



EVA

Auskunft über Zugverbindungen zwischen 8 000 Bahnhöfen im Netz der DR und DB mit insgesamt 42 000 Zügen kann man sich auf den Bahnhöfen Berlin-Lichtenberg, Hauptbahnhof, Friedrichstraße und Berlin-Schöneweide sowie auf den Hauptbahnhöfen Halle, Leipzig, Dresden und Erfurt holen; die Terminals der genannten Bahnhöfe sind an die »Elektronische Fahrplan- und Verkehrsauskunft« der DB, EVA genannt, angeschlossen. In Sekundenschnelle können sämtliche Eisenbahnverbindungen der DR, der DB und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen abgefragt werden. Das sind 64 Millionen Zugverbindungen. Der Reisende gibt Start- und Zielbahnhof, Reisedatum sowie die gewünschte Ankunftszeit ein. Daraufhin erhält er die zeitschnellste Verbindung ausgedruckt.

Wer die richtige Schreibweise des Bahnhofsnamens nicht kennt, erhält dennoch Auskunft, weil EVA eine Suchfunktion enthält, mit der sich ähnlich lautende Bahnhofsnamen oder alle Bahnhöfe einer Stadt anzeigen lassen. In einem dreistufigen Algorithmus sucht das System anhand eines speziell aufbereiteten Streckennetzes von Deutschland und Europa die möglichen Wege zwischen Start- und Zielbahnhof, wobei zur Zeitersparnis nur sinnvolle Verbindungen ausgewählt werden.

Die DR ist dabei, weitere Bahnhöfe in dieses System einzubeziehen. *DR-SPEZIAL*

90 Jahre Dresden-Neustadt

Am 1. März dieses Jahres bestand der Personenbahnhof Dresden-Neustadt 90 Jahre. Er entstand – zusammen mit dem Dresdener Hauptbahnhof – von 1898 bis 1901 als Abschluß des großen Umbaues der Dresdener Bahnhofsanlagen. Bis dahin endeten die Züge aus den Richtungen Leipzig, Berlin, Görlitz, Freiberg (Sachs.) und Bodenbach auf verschiedenen Bahnhöfen. Der Bahnhof Dresden-Neustadt wurde seinerzeit auf dem Gelände des Schlesischen Bahnhofs erbaut, der Hauptbahnhof auf dem Gelände des Böhmischen Bahnhofs. Die beide Bahnhöfe verbindenden Gleisanlagen führen über die ebenfalls damals gebaute Marienbrücke. An den gemeinsamen Endpunkt der Strecken aus Leipzig, Görlitz und Bodenbach erinnert noch heute auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt jeweils ein Kilometerstein auf den Bahnsteigen 1 und 8.

Äußerlich präsentiert sich das Bauwerk in schlichter Sandsteinfassade mit klassizistischen Motiven. Am östlichen Ende befindet sich ein balkongeschmückter Vorbau, der den Zugang für die königlich-sächsische Familie bildete. Gestalterisch und funktionell galt die Bahnhofsanlage seinerzeit als eine der hervorragendsten in Deutschland. Sie entstand unter der Oberleitung des Geheimen Baurates Peter.

Den hochgelegenen Durchgangsbahnhof frequentieren heute täglich 30 000 Reisende. Auf acht Bahnsteigen werden 265 Reisezüge abgefertigt. 65 Güterzüge passieren den Bahnhofsbereich. »Rail & Road-Station«, ein neuer Service, kündet sich auf dem Neustädter Bahnhof an. Er sieht vor, daß Reisende direkt vom Zug in ein Mietauto umsteigen oder ein gemietetes Auto vor dem Umsteigen in den Zug abgeben können. Zwischen der DR und interRent Europcar wurde Mitte Januar eine Vereinbarung abgeschlossen, die ein flächendeckendes Netz solcher Stationen zwischen Mecklenburg und Thüringen bis Ende 1991 vorsieht. Der Personenbahnhof Dresden-Neustadt – einer der großen Personenbahnhöfe im Netz der DR – gehört dann dazu.

DR-SPEZIAL

Neuer Austro-Takt

Nach dem Vorbild des seit vielen Jahren bewährten IC-Netzes der DB haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ebenfalls einen landesweiten Taktfahrplan für den schnellen Personenfernverkehr aufgestellt. Er tritt am 2. Juni 1991 in Kraft. Auf allen wichtigen österreichischen Hauptstrecken werden dann Zugverbindungen im Ein- oder Zweistundentakt angeboten, die von den neuen IC-Zügen mit regelmäßigen Verkehrszeiten und Systemhalten sichergestellt werden. Es sind sieben IC-Verbindungen vorgesehen:

IC 1: Wien – Salzburg – Bregenz (über Rosenheim)
IC 2: Wien – Salzburg – Innsbruck
IC 3: Wien – Granz – Spielfeld-Straß
IC 4: Wien – Villach – Salzburg/Linz

IC 5: Bruck/Mur – Villach – Arnoldstein
IC 6: Graz – Linz
IC 7: Graz – Bischofshofen – Innsbruck
Die Züge sind blockweise zusammengesetzt. Die Wagengruppe der 1. und der 2. Klasse werden durch einen Speisewagen getrennt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h. Die Züge sind zuschlagfrei. An diesem Grundgerüst orientieren sich auch die Regional- und Nahverkehrszüge und die sonstigen öffentlichen Verkehrsmittel. Durch kurze Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen werden auch die Reisezeiten erheblich verkürzt.
Dieses Angebot wird ergänzt durch den EuroCity, der eine kontinentale Expreßverbindung darstellt und mehr als 200 Städte verbindet. Er fährt 160 km/h, bietet höheren Komfort und ist zuschlagpflichtig. Darüberhinaus wird es noch den SuperCity geben, der als Tagesverbindung mit besonderer Qualität und erhöhtem Komfort angeboten wird. Er fährt ebenfalls 160 km/h, hält nur in den großen Städten und soll bevorzugt dem nationalen Geschäftsreiseverkehr dienen. Auch er ist zuschlagpflichtig. *K. F. W.*

Dampflokseminare

Eine spezielle Schulbank haben 28 Eisenbahnfreunde für vier Tage gedrückt. Das Besondere an diesem Schulbesuch war: Die Schulbank stand im Führerhaus einer Dampflokomotive. Gelehrt wurde alles, was ein Lokführer wissen muß. Über den erfolgreichen Schulbesuch gab es ein Zertifikat – die Urkunde, die Bezeichnung »Ehrenlokführer« tragen zu können.
Die »Dampflokseminare« werden von der DR veranstaltet. Die große Nachfrage im vergangenen Jahr war Anlaß, in diesem Jahr solche Veranstaltungen zu wiederholen und ihre Dauer zu verlängern. Die Termine: 11. bis 18. Mai, 24. bis 31. August, 9. bis 16. September und 18. bis 26. Oktober 1991.



Wir trauern um den langjährigen Verantwortlichen Redakteur der Zeitschrift »modelleisenbahner«

Helmut Kohlberger

Er verstarb nach langer, schwerer Kankheit am 7. März 1991 im Alter von 69 Jahren.

Für uns bleibt Helmut Kohlberger unvergessen.

Redaktion
MODELL EISENBAHNER

Das neue Seminarprogramm umfaßt neben sachkundigen Führungen in den Bahnbetriebswerken Berlin-Schöneweide und Cottbus und im Reichsbahnausbesserungswerk Cottbus theoretische und praktische Lehrveranstaltungen verschiedener Art, deren Kern eine achtstündige Unterweisung in die betriebliche und technische Handhabung des Lokfahrdienstes ist. Dafür werden Dampflokomotiven der Baureihen 52.8 eingesetzt, und gefahren wird auf dem Streckenabschnitt Königs Wusterhausen–Töpchin – einer ehemaligen Kleinbahnstrecke! Der Preis (einschließlich Unterkunft und Verpflegung) beträgt für eine Person 1696,– DM.
Anmeldungen sind zu richten an: Deutsche Reichsbahn, Zentrale Hauptverwaltung, Abt. Öffentlichkeitsarbeit, Herrn Weber, Ruschestraße 59, O-1130 Berlin.
DR Spezial

Raw Meiningen

Im Jahre 1990 wurden im Raw Meiningen folgende Dampflokomotiven instandgesetzt:

Monat	Lok	Bw
1. Voll betriebsfähige Aufarbeitung:		
März:	74 1230	BwWustermark Museumslok
April:	38 20	Bw Chemnitz Museumslok
	52 8079	Bw Schöneweide
Juni:	52 6666	Bw Schöneweide
Juli:	24 009	Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Mannheim
	91 6580	xw Eisenach Museumslok
September:	50 849	Bw Reichenbach Museumlok
	50 3661	Bw Chemnitz
	52 8075	Bw Wustermark
	52 8195	Bw Zittau
	44 2397	Bw Nordhausen
Oktober:	01 118	Historische Eisenbahn Frankfurt (Main)
	50 3695	Bw Güsten
	52 8087	Bw Schöneweide
	52 8141	Bw Angermünde
	52 8200	Bw Bautzen
	95 1027	Bw Probstzella
November:	41 1231	Bw Güsten
	44 1486	Bw Güsten
	50 3545	Bw Wismar
	50 3606	Bw Oebisfelde
	52 8134	Bw Elsterwerda
Dezember:	38 1182	Bw Gera Museumlok
	50 3616	Bw Chemnitz
	50 3696	Bw Glauchau
	62 015	Bw Dresden Museumlok
2. Umbauten zu Nicht betriebsfähigen Heizlokomotiven		
Januar:	50 3552	Bw Halberstadt
	50 3689	Bw Reichenbach/ Est Zwickau
	52 8124	Bw Kamenz
	52 8171	Bw Haldensleben
Februar:	50 3518	Bw Pasewalk
	50 3562	Bw Neustrelitz/Est Templin
	50 3705	Bw Halberstadt
	52 8060	Bw Altenburg
März:	50 3690	Bw Chemnitz
	52 8004	Bw Hoyerswerda
	52 8028	Bw Engelsdorf
	52 8168	Bw Engelsdorf
April:	50 3527	Bw Neustrelitz/Est Templin
	50 3649	Bw Oebisfelde
	52 8091	Bw Görlitz
	52 8121	Bw Cottbus/Est Guben
	52 8174	Bw Falkenberg
Mai:	44 1251	Bw Cottbus
	52 8039	Bw Falkenberg
	52 8123	Bw Bautzen
	52 8184	Bw Brandenburg
Juni:	50 3521	Bw Neustrelitz
	50 3555	Bw Magdeburg
	50 3658	Bw Glauchau
	50 3688	Bw Dresden
	52 8117	Bw Frankfurt (Oder)
Juli:	41 1150	Bw Güsten
	50 3666	Bw Chemnitz
	52 8058	Bw Hoyerswerda
	52 8190	Bw Cottbus/Est Guben
	58 3049	Bw Glauchau
August:	50 3655	Bw Chemnitz
	50 3673	Bw Chemnitz
	50 3700	Bw Halberstadt
	52 8173	Haldensleben
Oktober:	50 3564	Bw Güsten
3. Umbauten zu Dampfspendern:		
Januar:	50 3540	Bw Dresden
	52 8092	Bw Falkenberg
Februar:	52 8182	Bw Brandenburg
März:	50 3536	Bw Nossen
April:	44 2398	Bw Engelsdorf
Mai:	44 2634	Bw Wismar
Juni:	52 8003	Bw Görlitz
September:	52 8114	Bw Altenburg
4. Aufgearbeitete Dampfspender:		
Februar:	50 3697	Bw Dresden
Mai:	22 075	Bw Halberstadt
Juli:	44 0489	Bw Hagenow Land
August:	44 1595	Bw Wismar
	50 3673	Bw Dresden

Die im IV. Quartal 1990 hergerichteten Dampflokomotiven wurden betriebsfähig aufgearbeitet. Daher wird für 1991 vorgesehene Instandsetzung von Museumslokomotiven reduziert. Stattdessen sollen verstärkt die anderen betriebsfähig aufgearbeiteten Lokomotiven vor Sonderzügen zum Einsatz kommen.
Die Fertigung von Teilen für Fahrkartenautomaten ist bereits eingestellt. Ebenso haben die LEW in Hennigsdorf ab 1. Januar 1991 die Drehgestellproduktion für S-Bahn-Triebzüge selbst übernommen.
Der Bedarf an Zementbehälterwagen ist ebenfalls stark zurückgegangen, so daß nur noch wenige Fahrzeuge zur Revision anstehen. Schließlich sorgte die schlechte finanzielle Lage vieler Betriebe auch zur Stornierung der Aufarbeitungsaufträge für Dampfspeicherlokomotiven.
Damit ist der Dampflokbereich fast der einzige im Raw Meiningen, der noch mit regelmäßigen Aufträgen rechnen kann. Zur Zeit befinden sich folgende Lokomotiven im Raw bzw. werden dort zur Aufarbeitung erwartet:
01 519 v. 1983 b. 1988 Heizlok in Brauerei Greifswald, 86 1333 DR, 91 134 DR, 62 015 DR, 99 3314 (Privatbesitz, ex Waldeisenbahn Muskau), 01 150 Museumslok DB, 65 1049 DR, 52 6666 (erhält Steifrahmentender), Nr. 16 GES Stuttgart (ex württ. T 6), 41 241 Privatbesitz, ex DB, 41 271 Privatbesitz, ex DB, 50 0072 DR sowie eine weitere private Schmalspurlok.
M. Schultz, Zella-Mehlis

Verändertes IC-Streckennetz



Der IC Gorch Fock auf der Durchfahrt in Köln-Deutz; im Hintergrund der Kölner Fernsehturm. Dieser Zug wird auch im Sommer 1991 fahren.

Infolge der Vereinigung der beiden deutschen Staaten wird das IC-Streckennetz der DB mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1991 völlig verändert. Hinzu kommt die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitstrecke ab Hannover. Hier die neuen IC-Linien:

Linie 1: wird von Hamburg über Bremen, Osnabrück, Ruhrgebiet, Köln, Koblenz nach Frankfurt und Nürnberg weitergeführt. Im Zweistundentakt geht es sogar bis Passau. Auf dieser Relation verkehren zahlreiche EC-Züge in Richtung Österreich und Ungarn.

Linie 2: führt wie bisher von Dortmund über Köln - Frankfurt nach München, EC-Züge weiter nach Österreich.

Linie 3: Diese Linie wird vollkommen verändert. Statt Hamburg wird Berlin Ausgangspunkt dieser Relation, die über Braunschweig – Kassel und Frankfurt nach Karlsruhe führt. Von hier aus fahren dann Anschlußzüge des Schweizer IC-Netzes (siehe Linie 5).

Linie 4: Ohne Veränderung führt die IC-Strecke von Hamburg über die Neubaustrecke bis Würzburg und weiter nach München. Voraussichtlich 1992 kommen hier die neuen IC-Triebzüge zum Einsatz.

Linie 5: Neu ist diese Verbindung: von Berlin geht es im Zweistundentakt über Braunschweig – Hannover (ab hier im Stundentakt) sowie Dortmund – Köln – Mainz – Karlsruhe nach Basel mit den Anschlüssen nach Zürich – Chur, Oltern – Bern – Genf und Olten – Luzern – Chiasso – Mailand. Von Köln gibt es günstige Anschlüsse nach Holland, von Koblenz nach Luxemburg und von Offenburg nach Frankreich.

Linie 6: Die für Eisenbahnfreunde wohl wichtigste Strecke! Hier wird die Ära des Planeinsatzes der neues ICEs eingeleitet. Die Linie 6 wird von Hamburg über Hannover, Kassel, Stuttgart nach München führen.

Die Pendel-IC-Strecken Oldenburg-City, Wiesbaden-City werden durch die Linie 1a von Frankfurt nach Wiesbaden erweitert.

Außerdem verkehrt der bekannte IC Johann Sebastian Bach von Leipzig nach Frankfurt, wobei auf dieser Strecke noch zwei weitere EC (Paris - Frankfurt – Leipzig) hinzukommen.

Die Lufthansa-Express-Züge (Düsseldorf – Köln – Bonn – Frankfurt sowie Stuttgart – Frankfurt) werden unverändert beibehalten.

Text und Foto: A. Petereit, Köln

Neues deutsches Kursbuch

Für den Jahresfahrplan 1991/92 ab 2. Juni 1991 geben die beiden deutschen Bahnverwaltungen ein gesamtdeutsches Jahreskursbuch heraus.

Das geht auf einen Beschluß einer Fahrplanexpertengruppe der DR und DB vom März 1990 zurück.

Das neue Kursbuch enthält sämtliche Streckenfahrpläne der DR und der DB. Infolge der kurzen Zeit seit dem Beschluß konnten die Streckenfahrpläne noch nicht neu geordnet und einheitlich numeriert werden; dies bleibt der Ausgabe 1992/93 vorbehalten.

Bei der DR wird es ab Sommer 1991 auch die von der DB bekannten, in den Abteilen ausliegenden Fahrplanfaltblätter IZB (»Ihr Zug-Begleiter«) geben. Ferner erscheint eine neu gestaltete Kursbuchkarte mit dem Gesamtstreckennetz »DR+DB«.

DR–Spezial

Umsetzungen von Straßenbahnfahrzeugen im Jahre 1990

von	Wagen-Nr.	Typ	nach	Wagen-Nr	Bem.
Berlin	2 19 369 – 2 19 382	KT4D	Potsdam	097 – 0110	
Berlin	2 19 383	KT4D	Potsdam	094	
Berlin	2 19 384	KT4D	Potsdam	0111	
Berlin	2 19 365	KT4D	Potsdam	0112	
Berlin	2 19 385 – 2 19 396	KT4D	Potsdam	0113 – 0124	
Gera	162 – 164, 166	T2-61	Brandenburg	132 – 134	
Gera	265	B2-64	Brandenburg	243	
Gera	272	B2D	Brandenburg	244	
Gera	275 II	B2-64	Brandenburg	275	
Gera	278, 280, 282, 283	B2D	Brandenburg	277 – 280	
Essen	1106, 1111,	M8C	Erfurt	1106, 1111	1)
Erfurt	92	Hist. Tw.	Essen	92	1)
Dresden	2 22 715	T4D	Gera	104 II	2)
Cottbus	91, 93, 95	T-57	Schöneiche	77, 78, 76,77,78	1)
Potsdam	179	G 4–59	Rostock	05 II	nur A-Teil
Oslo	140	S79/2	Chemnitz	140	1)
Stuttgart	749 II	GT 4	Halle	890	3)
Stuttgart	748 III	GT 4	Halle	889	2)
Stuttgart	747 III	GT 4	Halle	888	2)
Stuttgart	741 III	GT 4	Halle	883	2)
Stuttgart	745 III	GT 4	Halle	887	2)
Freiburg	151 – 157, 159, 160	GT 4	Halle	851 – 859	4)
Rostock	26	Hist. Tw.	Bremen	26	1)

1) Umsetzung leihweise · 2) 1990 nicht im Einsatz · 3) 1990 als Fahrschul-Tw 749 im Einsatz, vorgesehene Nr. 890 · 4) Inbetriebnahme nur teilweise 1990

V. Vondran, Gera

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 5/91, ist am 15. April 1991

Biete

Spur N: Loks, Wagen, Schienen usw., Liste nach Freiumschlag, vieles neu. F. Birus, An der Siedlung 9, O-8122 Radebeul

Verk.: H0-Loks: BR01, BR24, BR50, a. Piko, BR 74, 230 Eigenbau, BR92 6576 Eigenbau, VB 140 Piko, BR57 Roco. Suche: BRE04 von Roco. K. Klinke, Ledebourstr. 60, O-1147 Berlin

Biete rollendes Material in H0 versch. Hersteller u. Zubehör, Spur 0, Waggons u. Uhrwerkloks; su. H0 roll. Mat. u. Zubehör, auch Tausch, Liste gg. frank. Freiumschlag. F. Walther, Am Ponnsdorfer Berg 2, O-7980 Finsterwalde

"Video's aus der Dampflokzeit", Prospekt anfordern: SZ-Film, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1 H

Verk. TT-Anlage, 250x125cm, verd. Betriebsbahnhof, 2 Stromkr., 2 Ebenen, 23 Weichen, 10 Loks, 50 Waggons, Sigu. Häuser, transp. Stellpult m. Gleisbild, kompl. m. Zubehör f. DM 990,-. S. Bauer, Webergasse 6, O-7220 Pegau

Biete: EB in Meckl., Bay., BF in LPZ, Schmalspurbahnen zu Spree u. Neiße, Brand. Städtebahn, EB im Eichsfeld, Panorama d. EB zw. LPZ u. Dresden, Güterw.Archiv 2. F. Haupt, Maxim-Gorki-Str. 3, O-3600 Halberstadt

Broschüre: "Überland-Straßenbahn", Hohenstein-Er.-Gersdorf-Lugau-Oelsnitz/E., DIN A5, 40 S., 30 Abb., St. DM 4,- per NN von: Modellbahnclub, Hauptstr. 61, O-9272 Gersdorf abzugeben. Ab 10 Stück keine Versandkosten.

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **MODELL EISENBAHNER**

Verk. Pilz-Gleis Neusilb. 10 DKW alle Sorten Weichen und Schwellenband, 250 Profile, alles neu u. zu alten Preisen. Alle Bände Glasers Annalen, Borsig, Essling u. andere Transpress Literatur. Lutz Ziebell, Dimitroffstr. 92, 1055 Berlin, Tel. 5584576

Wer interessiert sich für Eisenbahnvideofilme? Biete z. B. an: Polen, Dienst auf der Dampflok, DDR-Dampf nach d. 9. Nov. 90 u.v.m., jede Cassette kostet 60,-. Info. M. Frick, Raiffeisenallee 7 b, W-3306 Lehrte 3, Tel. W- 05308/3548

In TT: BR01 150,-; BR35 60,-; BR23 DM 50,-; BR56 50,-; BR86 45,-; BR92 25,-; BR81 25,-. Maik Bointner, Str. d. DSF 13, O-8800 Zittau

Biete Modellbahnartikel Spur 0 und H0 zum Verkauf und Tausch! Liste gegen DM 1,- in Briefmarken an: Lutz Friedrich, Buckower Ring 25, O-1141 Berlin

Biete: Miba 1963 bis 1978 lose, 1979 bis 1989 in Sammelboxen, gegen Gebot; suche: Altenberger Wagen. L. Rüdel, Am Frankfurter Weg 7, W-6056 Heusenstamm, Tel. W- 06104/63663

Biete zum Verkauf Material in H0, H0m, H0e, sowie viel Zubehör und Eisenbahnliteratur. Bitte Liste anfordern (Freiumschlag nicht vergessen): Dietmar Messing, Georgenstr. 11, O-3800 Halberstadt

Biete TT Lokom., Hänger, Klein- u. Gestaltungsmaterial, Trafo, Landschaftsgestaltung, div. Schienen, Weichen, nur zusammen mit Grundplatte f. DM 1500,-. O. Lempert, Alt Buch 42, O-1115 Berlin, Tel. O-Berlin 3491460

TT- rollendes Material, Platte, Schienen, Weichen etc., nur Verkauf, Liste gg. Freiumschlag. M. Kägeler, Str. d. Freundschaft 37, O-3280 Genthin

Biete

Biete roll. TT-Mat., Liste gegen Freiumschlag. Suche Waggons DRG-Zeit, auch leihweise Baupl., in TT, TTm, TTe. Roland Michalski, Rostocker Str. 22, O-7500 Cottbus

ME Jahrgang 2-38, gebunden und diverse Eisenbahnlit./Einzelhefte. Preis DM 700,-. Hans Müller, Hendrichpl. 8, O-1156 Berlin

Modelleisenbahner ab 1980, sowie div. Eisenbahn-Journal; Magazin; Illustrierte Ausgaben. Liste gegen Rückumschlag: Thomas Schweder, Elisabethstr. 25, O-2600 Güstrow

Über Jürgen Schnadwinkel, Haller Str. 10, W-4503 Dissen a. TW., ist der aktuelle DR-Aufkleber, Ø 100 mm, für DM 3,50 in Briefmarken zu beziehen (Reinerlös fließt dem Plandampf zu!)

Verkaufe umfangreiche Modellbahnsammlung Piko HO, diverse Loks, Personenwagen, Güterwagen u. viel Zubehör. Liste gegen frank. Rückumschlag: D. Köhn, Röhlstr. 19, O-2900 Wittenberge

ME 2/53-12.74 ungebunden, gesch., nach Gebot, Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn. B. Schwarz, Fr.-Engels-Str. 45b, O-5061 Erfurt

Verkaufe TT Bahn 2,30x1,70, komplett, mit Zubehör. M. Großer, Haselstr. 12, O-7072 Leipzig

Biete H0e Feldbahnanlage Roco-Material, schaufenster-geeignet. M. Hanf, Tannenweg 7, O-7124 Holzhausen

TT: Verkaufe umsth. neuwertiges Gleis- und Weichenmaterial, Reise- u. Güterzugwagen, sowie 7 Tfz (z.B. BR11B, 130, 250). Nur kompl. für 1000,- DM. Bernd Kliesow, Nr. O-2321 Abtshagen 2

Biete BR 003 (DB) Märklin, BR03 (DB) Flm, BR 50 (Piko), BR 56 (DB) Piko, BR 55 (DB) Piko, BR 24 Piko, BR 81 Piko, Espewe u. Doppelstockbus. Vogel, Schilfhof 21, O-1585 Potsdam

Reduziere O/HO/HOm- und Literatur-Sammlung. Liste gegen Rückporto. Suche Rivarossi-Zirkuswagen 2998. Wieland, Gartenstr. 24, O-5230 Sömmerda

"me", Jgg. 59, 60, 66, 68, 72-90, à DM 12,-, ges. DM 250,- sowie Einzelhefte 62, 65, 67, 69-71. Henry Schlag, Schwantesstr. 39, O-7024 Leipzig

Biete BR 91 (Hruska), Fahrwerk BR84, SKL m. Antr. (Roco-N-Motor, ü=1:16) in H0 + H0m, BR 50 Wannent. m. Antr. **Suche** Fotos von VIK: 99644, 646, 655 u. 648, 653, 654 vor Rek., BR 17 (Roco). Reiner Lachs, Schwarzburger Str. 15, O-1142 Berlin, Tel. 3316173

Biete umfangreiches TT-Material Schienen, Weichen, Wagen, Loks, Häuser. U. Woköck, Georgstr. 7, O-4370 Köthen/Anh.

Verkaufe umfangreiche Modellbahnsammlung Piko HO, diverse Loks, Personenwagen, Güterwagen u. viel Zubehör. Liste gegen frank. Rückumschlag: D. Köhn, Röhlstr. 19, O-2900 Wittenberge

HO/HOm/HOe-Modelle, Literatur über Normal- u. Schmalspurb. Näheres auf Freiumschlag bei: Hans-G. Werner, Y.-Jara-Str. 15, O-3035 Magdeburg/Nord

Biete: Große H0-Anlage, DDR-Prod., viel rollendes Material u. Zubehör, Preis VS; Bildband "Geschichte d. Eisenbahn" v. Rossberg, DM 100,-. R. Häberlein, Windhöhe 60. O-6601 Greil

Löse umfangreiche TT-Anlage auf, (vieles neuwertig). Tel. O-Berlin, 5618839, ab 18 Uhr

Zum Aufbau einer TT-Modellbahnanlage 18 Loks, ca. 100 Wagen, 18 Lichtsignale, Bausätze u. anderes mehr, alles neu, zusammen für DM 2000,-. Liste anfordern bei: J. Schindler, Kolmstr. 23, O-7027 Leipzig

Rollendes Material H0, billig abzugeben, Liste gegen Freiumschlag; suche in H0c rollendes Material. I. v. Wichert, Dornheimstr. 24, O-5080 Erfurt, Tel. O-Erfurt 412905

Verk. Segmentdrehscheibe 7,5 m lang, Spur 1435, Angebote an: R. Wobst, Seb.-Bach-Str. 5, O-8053 Dresden

Verkaufe H0m (Herr) BR99 mit Personen- u. Güterzug, H0 (Dietzel) Kranwagen (3-Achser) u. 2 Niederbordwag. (Schicht), D-Zugwg. 1./2.Kl., Schlafwg. DR, Liegewg. CSD. Ulf Masermann, PF 41742, O-2551 Gr. Lüsewitz

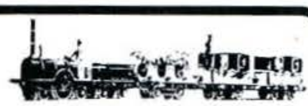
Verkaufe aus meiner Sammlung überzählige Lokomotiven und Waggons aller namhaften Hersteller zu wirklich günstigen Preisen. Alles nagelneu und orig. verpackt. Liste gegen Freiumschlag (1,- DM): Vedder, Machandelweg 5, W-3100 Celle

Verkaufe TT-Anlage, Elektrik fertig, Landschaft teilfertig, 240x120 cm, 2 Stellpulte, 18 Loks, 120 Wagen sowie Straßenfahrzeuge und sonstiges Zubehör, nur kompl. VP 2300,- DM. S. Haubold, Str. d. Befreiung 4b/404, O-8210 Freital

DAS STELLWERK
Nürnberger Straße 31 · 1000 Berlin 30 · Telefon 030 - 24 64 14

Normales hat jeder!
Wir haben uns spezialisiert auf:
Schmalspur: HOe + HOm + HOn3 von Bemo, Parkside Dundas, Ninelines, Meridian Models, Gecomodel, Joe Works, Sango und vieles mehr
Landschaftsgestaltung: Timber Products, Woodland Scenics (hier äußerst günstig DM 5,25/Beutel)
Baumaterialien: Wills Finecast, Scale Link, Evergreen
sowie amerikanische Modellbahnen: ein Besuch nach Berlin lohnt sich.
Unser Katalog + Listen gegen DM 3,- in Briefmarken (wird bei Kauf verrechnet).

90. AUKTION VON ALTEM SPIELZEUG
Eisenbahnen der Spuren 1, 0, 00 und H0
Blechspielzeug, Autos, Militaria, Puppen, Teddybären und Literatur
Samstag, 4.5.91, ab 9 Uhr
in unseren Auktionsräumen
Wuppertal-Elberfeld,
Arrenberger Straße 6
Auktionskatalog gegen Einsendung von 10,- DM oder auf Postgiro-Konto 198705-436, Essen, Stichwort MOD



Auktionshaus Klaus Graeber
Auktionator/Sachverständiger
Arrenberger Str. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (0202) 303025/26
Telefax (0202) 311427
Telex 8591159 kraa d



Mä E 800 LMS Bj. 1938
versteigert für 82.800 DM

HO/HOm/HOe-Modelle, Literatur über Normal- u. Schmalspurb. Näheres auf Freiumschlag bei: Hans-G. Werner, Y.-Jara-Str. 15, O-3035 Magdeburg/Nord

In Leipzig stellte Märklin 1935 eine Bahn in Spurweite 00 (H0) vor, die inzwischen die erfolgreichste der Welt wurde. Welche Modellvielfalt von 1935 bis heute durch Märklin geschaffen wurde, können Sie in **KOLL'S PREISKATALOG MÄRKLIN 00/H0** verfolgen. Mehr als 1600 Fotos auf rund 1000 Seiten zeigen Ihnen in der neuen, zweibändigen Ausgabe von 1991 die Raritäten vom Anfang, die Klassiker von gestern und die Novitäten der Gegenwart. **KOLL'S PREISKATALOG MÄRKLIN 00/H0** gibt es im Handel oder vom Verlag Koll, W-6380 Bad Homburg, Brandenburger Straße 36, Telefon 06172/302456.
Fordern Sie kostenlose Information an!

Verkaufe Modellbahn Spur 0 von 1928-1959, 1 D-Lok 2 B mit Tender Märklin, 1 D-Lok B mit Tender KB, 1 E-Lok 2 B 1 Märklin, 6 Güterwagen Bing, 4 Güterwagen Märklin, 5 Güterwagen Zeuke, 2 Personenwagen Bing, 2 Mitropa-Schnellzugwagen Märklin, 2 Schnellzugwagen Zeuke, 70 gerade u. 59 gebogene Schienen, 11 Weichen, 1 Kreuzung Märklin, 1 el. Bahnübergang, 1 Blocksignal, 1 Entkupplungsschiene v. Zeuke, 3 Prellböcke Bing, Empfangsgebäude Bing (besch.), 1 Trafo, 1 Regelwiderstand, Verk. nur kompl. u. nur schriftl. Angebot an: Herbert Schmidt, Goethestr. 6 b, O-Zittau

TT-Material BR56, DM 50,-, BR86, 40,-; BR107, DM 25,-, BR110, DM 35,-, BR130, DM 35,-, BR171, DM 15,-, BR250, DM 50,-, BR254, DM 35,-, außer BR171 alles neuwertig, Wagen zu DM 2,- bis 8,-, Loks bitte sofort bestellen. M. Diehl, W.-Taps-Str. 28, O-1800 Brandenburg

Kursbücher 1908-1985, Literatur, EM, EK, LM, Miba, Buchfahrpläne DB/DR, preisgünstig zu verkaufen, Liste gegen Freiumschlag; suche Lokschilder BR01, 23, 38, 44, 52, 64, 93, E11, E42, E44, E94, DR. E. Schwabeland, Heinr.-Plett-Str. 67, W-3500 Kassel

Biete BR 91 (Hruska), Fahrwerk BR84, SKL m. Antr. (Roco-N-Motor, ü=1:16) in H0 + H0m, BR 50 Wannent. m. Antr. **Suche** Fotos von VIK: 99644, 646, 655 u. 648, 653, 654 vor Rek., BR 17 (Roco). Reiner Lachs, Schwarzburger Str. 15, O-1142 Berlin, Tel. 3316173

H0, umfangreiches Rollmaterial. J. Haipeter, Olbernhauser Str. 29, O-9200 Freiberg/Sachsen

Biete rollendes Material in H0 versch. Hersteller u. Zubehör, Spur 0, Waggons u. Uhrwerkloks; su. H0 roll. Mat. u. Zubehör, auch Tausch, Liste gg. frank. Freiumschlag. F. Walther, Am Ponnsdorfer Berg 2, O-7980 Finsterwalde

Suche

Suche fähigen Modellbauer zur Herstellung von Ur-Modellfiguren im Maßstab 1:22,5 (LGB SP II) nach meinen Vorstellungen. Dip.-Ing. M. Koetsier, Am Rheinauer See 81, W-6800 Mannheim 81, Tel. 0621/801866

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL U. ELASTOLIN (Hausser). Biete: Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91

Modelleisenbahnmarkt
Samstag, 4.5.'91, von 10–15 Uhr
Dresden · Kulturpalast
Altmarkt
Tischbestellung: Keller · Dittrichstraße 4
O-8290 Kamenz oder
von Mengden + Steglich · Föhrenweg 9
W-8126 Hohenpeißenberg

Sammler sucht Loknummern-, Fabrik-, Gattungs- u. Beheimatungsschilder zu kaufen oder tauschen. Angebote an. Thomas Schirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1

Fachschriftsteller sucht laufend alte Eisenbahnbücher vor 1960, Lokbeschreibungen von Dampf, Diesel und E, VT und ET, Transpress-Jahresbücher vor 1970, "Uns gehören die Schienenwege", alte Zeitschriften vor 1970, Lokschilder, Gattungsschilder, alte Fotos. Jürgen U. Ebel, Postfach 132, W-4404 Telgte

Suche MIBA-reprint1, Bauzeichnungen, in H0 gut erhaltene(n) Wannenten-der gleich welcher BR und Gehäuse BR84, kein Eigenbau. Claus Beyer, Görlitzer Str. 20, O-8800 Zittau

Fotos der DR/BR 211, 242, 250, bitte Liste mit Aufnahmedaten u. Orten senden an: E. Elies, Malterstr. 8/603, O-8029 Dresden

TT-Material, V 2000 SJ aus den 60ern, E70 braun, Donnerbüchsen SJ u. blau/beige aus den 60ern, Eigenbauloks, Angebote an: W. Knippin, Parktstr. 10, W-3253 Hess. Oldendorf 1, Tel. 05152/1387

HALLO, FREUNDE DER MODELLBAHN!
Mit uns fahren Sie richtig ab ins Modellbahnvergnügen! **Wir bieten** Ihnen: **Top-Service, kompetente Fachberatung, Ersatzteilversorgung** u.v.m.! Wenn Sie z. B. Bedarf an Material von **ROCO, BRAWA, HEKI, POLA, SOMMERFELDT, BUSCH, PREISER, MERTEN, BREKINA, WEINERT oder WOODLAND SCENICS** u.a. haben sollten, dann sollten Sie **nicht auf unseren Top-Service verzichten,** sondern **noch heute** unsere aktuellen **Verkaufsunterlagen anfordern,** die wir Ihnen für DM 3.– in Briefmarken (Rückporto) umgehend zusenden. Also los . . . schreiben Sie uns!
MODELLBAHNVERTRIEB · Abteilung Versand
Postfach · W-3004 Isernhagen 2

Su. dringend für Spur S E18, BR 24, BR 80, Doppelstockwagen u. 4achsige Güterwagen, auch Ersatzteile wie Motoren, Puffer, Fahrzeuggehäuse u. Motorkohlebürsten. B. Hoffmann, Unt. Weinbergstr. 4, O-7304 Roßwein

Suche TT Material, z. B. E70 grün+braun, V200 CCCP + Silverlines m. Anh., Bierwagen u. Kunze Krüger, Klein, Mutschler, Hauck Eigenbauloks. Tel. 030/31422926, tagsüber

Suche eine sehr schöne alte und gepflegte Märklin-Eisenbahn, ggf. auch teilweise defekt, auch an anderem Märklin-Spielzeug bin ich sehr interessiert. Tel. 0551/55400

Suche dringend Hans Müller Schiene, Dampf und Kamera. R. Schultz, Hauptstr. 63, O-7401 Lehndorf

Suche Eisenbahnmützen aus aller Welt, Tausch möglich. H. Sibold, Eebrunestr. 7, CH-5212 Hausen/Schweiz, Tel. 0041/56410377

Suche "Modelleisenbahner" Jahrgänge 1952-1959, ungebunden, auch einzeln, "Feuer-Wasser-Kohle" sowie "Schiene, Dampf und Kamera". R. Köhler, L.-Herrmann-Str. 12/44, O-6500 Gera

Eisenbahn-Literatur d. Verlage Motorbuch, Franckh. ALBA, Steiger, Eisenbahn-Kurier, Orell-F, sucht: Gerhard Noßke, Th.-Mann-Str. 2, O-7812 Lauchhammer

Suche Modelle in Spur H0 bis 1, Loks, Wagen u. Zubehör von allen Firmen. Bin kein Händler. Vogel, Schilfhof 21, O-1585 Potsdam

Suche "me" 1952-1955, auch Einzelhefte. H. Kölle, Altperverstr. 18, O-3530 Salzwedel

H0: Suche D-Zugwagen Typ Bj. 1928 DRG (DB), grün, Liliput. K. Möhle, Birkenhain 8, O-1631 Paplitz

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (07321) 41644/21647
Die richtige Adresse für Modelleisenbahnen + Zubehör
– HEUTE –

Spur H0:	Roco Lufthansa-Expreß	DM 245,10
	Rivarossi Lok BR 18 4-5 DB	DM 239,—
	Trix VT 75.9, rot DB 2tlg	DM 131,50

Info und Preislisten: Spur N, DM 1,60/H0, DM 2,00

Sammler sucht in gut. Zust. Modelle der V200 von Bub (H0), Zeuke SJ in Braun (TT), sowie V200 CCCP (TT), auch Tausch möglich, Modellwunsch angeben, Angebot bitte an: M. Epple, Am Roten Weg 14, W-7888 Rheinfelden

Welcher Eisenbahnfreund hat Interesse am Bau und Planung für die Schmalspur O/E und Lehmann-Bahn. Deutsche Schmalspur- u. Feldbahnfreunde, Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher-Damm, 1000 Berlin 26

Suche Spur S Stadtilm Wagen, Signale (Typangabe), Zeuke, Spur 0 Plattenwagen m. Minolauto, Zeuke-Lampen. Rabe, Trelleborger Str. 11, O-1100 Berlin

ORIGINAL SAXONIA-ZUG, H0
Handgefertigtes Messingmodell, mit und ohne Lackierung. Wagen auch als Bausatz lieferbar



TRÄGER HISTORISCHE EISENBAHNMODELLE · 6903 Neckargemünd · Michael-Gerber-Straße 57

Suche

Sammler sucht Loknummern-, Fabrik-, Gattungs- u. Beheimatungsschilder zu kaufen oder tauschen. Angebote an. Thomas Schirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1

Original Waggon- und Lokfabrik-Schilder gesucht, allerbeste Bezahlungzugesagt. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, W-5591 Landkern Tel. 02653/8178

Märklin-Auslaufmodelle gesucht, wie auch Modelle, die nicht mehr lieferbar oder Raritäten. Interesse auch an Modellen, welche auf Märklin-WS fahrbar. Zuschriften an Chif. ME04/462638

N-Auslaufmodelle Fleischmann, Arnold, Roco, Minitrix oder Raritäten gesucht. Zuschriften erbeten unter Chiffre ME04/462635

Tausche

Tausche Transpress-Literatur, Liste gegen frankierten Rückumschlag anfordern: Sven-R. Haufe, Bahnhofstr. 08, O-8514 Pulsnitz

Biete die neue "Königsspur" von Märklin im Tausch gegen alte Märklin Spur 0 oder 1. Anfragen bitte nur schriftlich. Auch Verkauf möglich. H. Schilsky, Manteuffelstr. 58, 1000 Berlin 42

Gattungsz. 4.415 gg. 3.4.15 o. DLS BR 91 gg. BR 92, Petrl. Zugschl.- u. Signall. gg. LKW-Hänger-Dreieck, Winker, Betriebsanleitung f. LKW H6, S4000 u. deren Typsymbole, DR-KB 1957 gg. alte Espewe u. Wikingmo. H.J. Wuth, Str. d. Friedens 44, O-5908 Treffurt

Tausche ME von Jan. 1985 bis Dez. 89 (Zeitschrift) gegen Dieseltriebzug VT 137, 3teilig DR (Fliegender Hamburger genannt) in Größen H0. F. Thiele, Hohe Bergstr. 9, O-7572 Döbern

Biete: Eisenbahn-Magazin 1979-1989. Suche alles über Kö der DR, Stationierungen + Daten, Betriebsbuchauszüge, Verkäufe, Einsätze bei Privatfirmen usw. Peter Große, Mecklenburger Str. 73, W-6231 Schwalbach

Verschiedenes

Der "TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT, ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreises TT-Modellbahn e.V. Info-Paket gegen DM 2,- in Briefmarken bei: AKTT - R. Fisahn, Wallburgstraße 5630 Remscheid

Zugunsten des SOS-Kinderdorfes im erdbebengeschädigten Armenien verkaufe ich farbige Ansichtspostkarten folgender DB-Lokomotiven: 103 002-2, 112 486-6, 141 258-4, 150 106-3, 211 135-9, 220 057-4, 260 264-7 sowie 290 033-0. Die Serie kostet DM 4,80 + 1,20 Porto. Bitte überweisen Sie DM 6,- auf das Postgirokonto Nürnberg, 248428-854 für Günther Klebes, W-8520 Erlangen

Mitstreiter(in) bis 35 J. mit Mutzur Eigeninitiative gesucht zur Eröffnung eines Modellbahnfachgeschäftes in Ostdeutschland. Chiffre ME04/462629

Veranstaltungen

Graeber's Spielzeugmärkte 20./21.4. 91, 11-16 Uhr, O-4020 Halle, Com-Center, Nahe Hbf., Leninallee 70, **28. 4.91,** 11-16 Uhr, O-9005 Chemnitz, Haus der Einheit, Paul-Matz Str. 1, **5./ 6.5.91,** 11-16 Uhr, O-5060 Erfurt, Kultur- u. Freizeitzentrum Moskauer Platz, Information vom Vereinstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 0202/311427, Telx 8591159 kraa d

Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche

JETZT NEU!

DIE KOSTENLOSE PRIVATE KLEINANZEIGE

☐ Privatanzeige (bis 5 Zeilen kostenlos) ☐ Gewerbeanzeige (DM 4,- + MwSt./Millimeter).
Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik
☐ Biete ☐ Suche ☐ Tausche ☐ Verschiedenes ☐ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm
15 mm
17 mm

Bitte vollständig ausfüllen:

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ______
Bankleitzahl ______ bei der ______ ab.

☐ **Schicken Sie mir eine Rechnung! (Kein Geld vorab schicken)**

NAME/VORNAME ______ TELEFON ______
STRASSE/NR. ______ WOHNORT/PLZ ______ DATUM/UNTERSCHRIFT ______

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig. Denn ab sofort bezahlen Privatpersonen für die ersten fünf Zeilen Ihrer Anzeige keinen Pfennig. Erst ab der sechsten Zeile kostet jede weitere DM 6,–.
Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe lesen rund 280.000 Eisenbahn-Freunde Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Straße 19D
O-1086 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 5/91 ist am 15.4.91. MODELL EISENBAHNER 5/91 erscheint am 8.5.1991.

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

Modell Eisen Bahner

WER JETZT ABONNIERT, WIRD SCHARF BEGRÜSST!

Jeder neue Abonnent des MODELL EISENBAHNER bekommt diese tolle Begrüßung:

Das praktische Bastelmesser – unentbehrlich in jeder Modellbahn-Werkstatt. Schneidet Papier, Karton, Kunststoff und vieles mehr. Scharf wie eine Rasierklinge. Mit 12 Segmenten pro Klinge; durch einfaches Abbrechen der benutzten Klingenspitze immer wieder scharf. Mit 2 Klingen (= 24 nutzbaren Segmenten).



Für DM 2,50 bietet der MODELL EISENBAHNER Monat für Monat:

• Interessante Berichte über neue Systeme und Anbieter • Fundierte Übersichten und Anleitungen zu neuer Technik • Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt • Vorbild- und Modellvorstellungen aus Ost und West • Das einzigartige FAHRZEUG-LEXIKON: Stellen Sie Ihr persönliches Archiv zusammen!



IHRE VORTEILE IM ABONNEMENT:

- **Sie bekommen den MODELL EISENBAHNER mit der Post bequem direkt ins Haus.**
- **Sie versäumen keine Ausgabe.**
- **Und unsere Begrüßung: das praktische Bastelmesser.**

Einfach die nebenstehende Bestellkarte ausfüllen! Und Sie erhalten demnächst Ihr praktisches Bastelmesser. Und den MODELL EISENBAHNER ab der Ausgabe 7 vom 3. Juli '91 jeden Monat direkt ins Haus. Das Inkasso (vierteljährlich DM 7,50*) erfolgt über die Post.

* In Deutschland West kostet das Jahresabonnement (12 Ausgaben) DM 36,– inklusive Porto und Verpackung. Besteller schicken die Karte bitte in einem Umschlag an: MEB-Abonnementservice, c/o Motor-Presse Stuttgart, Frau Elke Schöneck, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10.

WICHTIG: Karte muß bis 29. Mai '91 im Verlag vorliegen!

Getriebe-Frisuren in HO

Vielen Schmalspurfreunden, die das schöne Modell der sächsischen VIK von BEMO besitzen oder kennen, dürfte auch ein kleiner Schönheitsfehler bekannt sein: Verglichen mit ähnlichen Modellen anderer Hersteller kommt die VIK als »Schnelläufer« daher. Diese Tatsache hat mich gestört, so daß ich mich zu einem Getriebeumbau durch Erhöhung der Übersetzung entschloß.

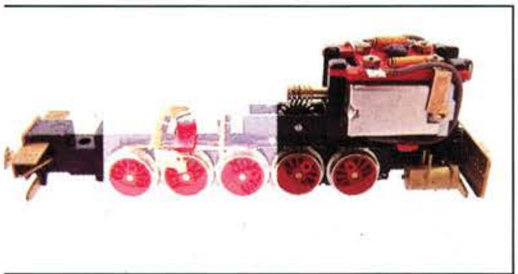


Abb. 1 Abb. 5

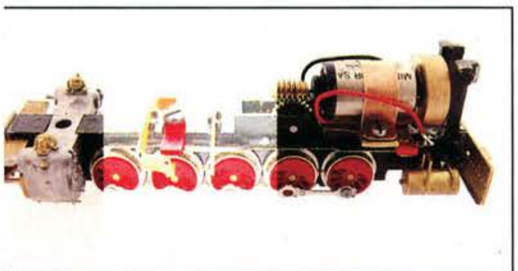


Abb. 2 Abb. 6

Die Originalübersetzung ergibt sich nach Bild 1 wie folgt:

$$Ü_{alt} = \frac{1}{28} \times \frac{12}{16} \times \frac{16}{13} = \frac{1}{30,3}$$

$$Ü_{neu} = \frac{1}{26} \times \frac{8}{19} \times \frac{16}{13} = \frac{1}{50,17}$$

Diese Getriebemanipulation entspricht einer Geschwindigkeitsreduzierung von etwa 40%, und das ist schon ganz erheblich!

Der Umbau beinhaltet im wesentlichen die Veränderung der Zähnezahlen an den einzelnen Zahnrädern sowie den Einbau eines Doppelzahnrades. So wird die Zähnezahl des am Schneckenzahnrad sitzenden Zahnrades 2 von z=12 auf z=8 verringert. Statt des Zwischenzahnrades 3 mit z=16 wird ein Doppelzahnrad 3/4 mit Zähnezahlen z=19/16 eingesetzt. Konstruktiv bedingt, wurde auch das Schneckenzahnrad mit einer Zähnezahl z=28 gegen eines mit z=26 ausgetauscht. Voraussetzung für den Umbau ist, daß vom Rahmeninneren an zwei Stellen Material herausgefräst werden muß, um dem großen Zahnrad des »Doppelgespanns« genügend Freiraum zu verschaffen. Im weiteren ist das Kunststoff-Zwischenritzel zwischen der dritten und vierten Antriebsachse durch ein halb so dickes Zahnrad und eine Distanzhülse zu ersetzen, damit auch hier das große Zahnrad genügend Freiraum erhält und nicht mit dem Zwischenritzel in Berührung kommen kann. Das Zwischenritzel erhält eine neue Achse und das neue Schneckenzahnrad mit dem Stirnzahnrad 2 erhält eine Distanzhülse.

In der Tabelle sind alle für den Umbau notwendigen Teile aufgeführt. Bild 3 zeigt die Abmessungen der Teile 1, 2, 8, 9 sowie des Doppelzahnrades 3/4. Im Bild 4 werden die Distanzhülsen 6 und 7 dargestellt. Die Montage der Teile erfolgt derart, daß Teil 2 in Teil 1 so eingedrückt wird, daß der seitliche Ansatz von Teil 1 außen liegt. Die abgedrehten Zahnräder 3 und 4 werden auf die Zwischenhülse 9 aufgedrückt. Vor dem Einsetzen aller Zahnräder sind Grate sorgfältig zu entfernen.

Eine weitere Verbesserung der Laufeigenschaften bot sich mit der Auswechslung des Motors an.

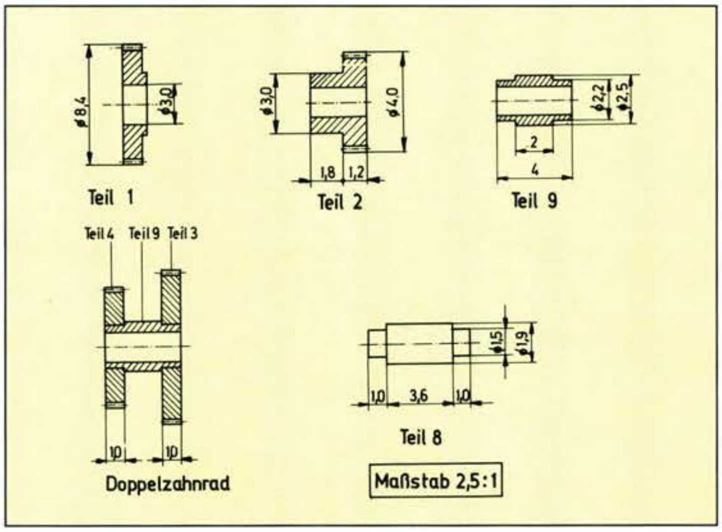


Abb. 3

BAUTEILE-LISTE ZUM UMBAU DER SCHMALSPURLOK

Teil 1	Schneckenzahnrad	z = 26; m = 0,3	860 0326*
Teil 2	Stirnzahnrad	z = 8; m = 0,4	805 0408*
Teil 3	Stirnzahnrad	z = 19; m = 0,4	832 0419*
Teil 4	Stirnzahnrad	z = 16; m = 0,4	832 0416*
Teil 5	Stirnzahnrad	z = 12; m = 0,4	FLEISCHMANN
Teil 6	Distanzhülse für Teil 1		Messing**
Teil 7	Distanzhülse für Zwischenzahnrad		Messing**
Teil 8	Achse für Zwischenzahnrad		Stahl**
Teil 9	Zwischenhülse für Doppelzahnrad		Stahl**

* Bestell-Nummern für Messingzahnräder der Firma Verbeck, Postfach 2024, W-5960 Olpe

Dabei wird der im Bausatz enthaltene BEMO-Motor durch ein Faulhaber-Motor (Bild 6) mit Schwungmasse ersetzt. Speziell für dieses Vorhaben wird von der Firma VERBECK ein Umbausatz mit der Bestell-Nr. 2353 angeboten. Dieser enthält einen Motor mit Schwungmasse sowie eine Umbauanleitung mit Foto. Damit lassen sich die notwendigen Arbeiten am Fahrwerk einfach ausführen.

Die Veränderungen am Rahmen werden nach der Anleitung vorgenommen. Hier war jedoch der Austauschmotor 0,5 mm tiefer zu befestigen, als dies die Bauanleitung vorsieht. Das ergibt sich aus der neu aufgezogenen Schnecke und dem geringeren Durchmesser des Schneckenzahnrads nach dem Getriebeumbau. Ich entschloß mich entgegen der Bauanleitung, den Motor nicht fest aufzukleben, sondern mittels einer Schelle austausch- und nachstellbar zu befestigen. Dazu wurde ein Messingblechstreifen 17 mm x 6,5 mm x 1,5 mm so eingeklebt, daß er beiderseitig über den Rahmen hinaussteht. Da vorher zwei Gewindelöcher M 1,6 eingebracht worden waren, konnte nun der Motor mit einer Schelle aus Bronzeblech lösbar am Rahmen befestigt werden. *R. Lachs, Berlin*

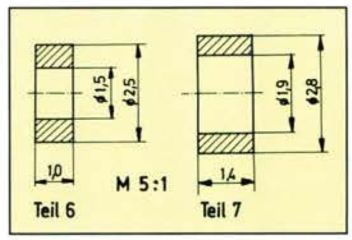


Abb. 4



Das Umbaufahrwerk der VIK (vorn) und die fertiggebaute Lok (hinten) von Andreas Gapski

Fotos: KLAWIAN, Thie, Berlin

Ellokfrisuren in TT



Zwei Ellokmodelle des Autors im Vergleich. Die hintenstehende 211 wurde mit den neuen Stromabnehmern ausgerüstet.

Fotos: Migura, Buchmann, Chur

Das Modell

Die nun »langsam in die Jahre kommenden« Modelle der Baureihe 211/242 von ZEUKE TT-Bahn, Berlin, hielten zu keiner Zeit den objektiven Ansprüchen an das modellmäßige Aussehen stand. Schuld daran waren in ersten Linie die vernickelten »Spielzeugstromabnehmer« auf dem Dach, die weder dem SBS 10, noch dem RBS 58 nachempfunden oder nachgebaut worden waren.

Der Umbau

Das Gehäuse wird vom Fahrwerk getrennt. Die vier kleinen Plastnocken werden abgeschnitten. Es werden vier Löcher (ø 0,8 mm) für den »Neuen« ins Dach gebohrt. Die große Bohrung der alten Befestigung wird angesenkt und eine gekürzte Senkkopfschraube eingeschraubt. Sie muß bei Benutzung der Fahrleitung den neuen Stromabnehmer berühren. Im anderen Fall kann dies vernachlässigt werden. Bei diesen Arbeiten sollte man beachten, daß immer nur eine Schraube gelöst wird, damit die andere Schraube immer noch die Platine hält und diese nicht herausfällt! Nun müssen am neuen Stromabnehmer die vier Nocken an den Gestellbeinen abgekniffen werden und der Stromabnehmer wird in die Dachlöcher gesteckt, in jedes Loch ein Tropfen Plastekleber geträufelt und damit ist die Stromabnehmermontage beendet. Die vier Flächen der abgeschnittenen Nocken des Daches werden durch den neuen Stromabnehmer verdeckt, so daß nicht einmal die Farbe nachgebessert zu werden braucht. An dem von mir geschossenen Bild ist die Wirkung dieser kleinen Bastelei gut zu erkennen.

A. Buchmann, Chur



Das messingpolierte H0-Modell läßt alle Feinheiten dieser hervorragenden H0-Nachbildung erkennen.

Im Vergleich SAXONIA

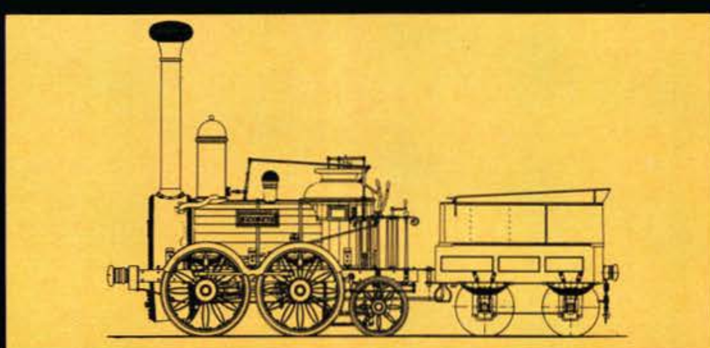
Im Jahre 1989 würdigten gleich zwei Hersteller das 150jährige Jubiläum der Leipzig – Dresdener Eisenbahn: PIKO-Modellbahn, Sonneberg und Ing. Wolfgang Träger aus Neckarsgemünd. Nachdem die Jubiläumspackung von PIKO bereits in »me« 3/89 vorgestellt wurde, berichten wir nachfolgend über die Trägersche Kleinserie. Eines kann dem Bericht jedoch schon vorweg genommen werden; hier wird Modelleisenbahnbau vom Feinsten geboten!

Ein wunderbarer Werkstoff, dieses Messing! Der SAXONIA-Zug aus dem Hause Träger ist fast völlig aus diesem Material hergestellt. Lediglich die Radsätze und die Kuppelstangen bestehen aus Neusilber. Das gleiche Material wurde auch für die vorbildlich dargestellte (und funktionsfähige!) Innensteuerung der beiden Dampfzylinder verwendet. Da bedauert man zutiefst, daß dieses feinmechanische Kleinod leider nicht zu sehen ist, wenn das Modell auf den Schienen steht. Die Lokomotive und ihr Tender sind sehr exakt detailliert. Das wurde durch moderne Bearbeitungsverfahren, wie das Feinätzen und den Messing-Schleuderguß erreicht. Trotz der filigranen Abmessungen vieler Teile, weist das Modell eine verblüffende Festigkeit auf. Ein Ergebnis der Verwendung harter und halbharter Messingsorten. Bei den sauber gegossenen Rädern mit einer Spurkranzhöhe von nur 1 mm, sind die parabelförmigen Doppelspeichen präzis in Anzahl und Form dem Vorbild nachempfunden worden. Dasselbe trifft auch auf die Lauf- und Tenderräder zu. Die Durchmesser der Letzteren waren zwar nach den vorliegenden Unterlagen im Original um 100 mm größer als die der Laufräder, im Modell aber wurden, sicher aus Rationalisierungsgründen, die Lauf- und Tenderräder mit gleichen Abmessungen hergestellt. Der Antrieb besteht aus einem 12-Volt-Gleichstrommotor, der im Tender untergebracht ist. Dadurch ist es - im Gegensatz zu dem PIKO-Modell, bei dem sich der Antrieb in einem »Geisterwagen« befindet - möglich, das Lokmodell solo über die Anlage zu schicken. Ein höchst erfreulicher Anblick! Die Stromabnahme erfolgt über alle 4 Räder. Die Kupplung zwischen Lok und Tender wird durch eine verdeckte Lasche realisiert und ist mit M 1-Schrauben lösbar. Der Lauf ist kraftvoll, leise sowie taumel- und schlingerfrei. Die Kupplung der Wagen erfolgt vorbildähnlich mit feinen Kettchen. Der Wagenzug besteht aus einem Gepäckwagen, zwei geschlossenen und einem offenen Personenwagen. Ob die Farbgebung den Originalen entspricht, kann man heute nicht mehr mit Gewißheit sagen. Da aber die Farben des Gepäck- und der geschlossenen Personenwagen mit denen des PIKO-Zuges übereinstimmen, kann man wohl von einer gewissen Authentizität ausgehen. Die Wagen sind mit Inneneinrichtungen versehen und der offene Aussichtswagen läßt Sitzbänke aus feingeätztem Messingblech erkennen. Auch die Außenwände der Wagen sind feindetailliert, was wiederum durch Feinguß und Ätzen erreicht wurde. Die Wagenradsätze, sauber gestaltet und mit 1 mm hohen Spurkränzen, sind spitzengelagert und verleihen dem Zug eine optimale Laufkultur. Die Kupplungen bestehen aus den bereits erwähnten Kettchen. Den Wagenzug gibt es nur im oben erwähnten Farbdesign. Die Lok aber wird mattlackiert (braun, schwarz, rot) oder messingfarben (unlackiert) angeboten. Ist es schon etwas frevelhaft, die farbige Lok trotz ihrer ausgezeichneten Fahreigenschaften auf die Anlage zu schicken, so verbietet sich ein Solches bei dem polierten Messingmodell fast von selbst: So etwas gehört in die Vitrine und dort möglichst auf einen Spiegel, damit man auch alle Feinheiten erkennen kann!

Georg Kerber



Historischer Personenzug mit Lok SAXONIA in der Nenngröße H0 aus dem Hause Träger



Zeichnung der SAXONIA nach Originalunterlagen

MASSVERGLEICHE DER SAXONIA IM ORIGINAL UND IM MODELL IN MILLIMETERN

Maß	Original	1:87	PIKO	Träger
Länge über Puffer	9100	105	106	107
Höhe ü. Schornstein	5350	61,5	62,5	61,5
Kuppelachsstand	1622	19,6	19,5	19,5
Lokachsstand ges.	2962	34	36	36,5
Kuppelraddurchmesser	1524	17,5	17	17
Laufradddurchmesser	990	11,4	11,5	11,5
Tenderraddurchmesser	1088	12,5	11,5	11,5
Pufferhöhe	1050	12	12	12

Fotos: Trager, Neckargemund; Thie, Berlin, Zeichnung: aus Schnabel, SAXONIA, TRANSPRESS 1989

Die Zugleine

Die Frage nach dem Begriff »Zugleine« löst heutzutage unterschiedliche Reaktionen aus. »Unbekannt!?«, »Ist das die Seilbremse?« und anders lauten die Antworten. Dabei gehörte die Zugleine bis zur Jahrhundertwende zu einer wesentlichen, wohl auch umstrittenen Sicherheitstechnik bei den Eisenbahnen.

Diese hielten es beizeiten für notwendig, in von Personen besetzten Zügen Einrichtungen zu schaffen, mit denen im Notfall das Lokomotivpersonal alarmiert werden konnte. Dazu gab es manche Idee; hier soll nur von der weitverbreiteten Zugleine die Rede sein. Die sächsischen Staatseisenbahnen führten sie im Jahre 1868 ein. Bis dahin behalf man sich mit der Tenderwache – ein Eisenbahner beobachtete rückwärtig die Wagen.[1]

1876 machten die Nassauischen Eisenbahnen auf eine recht sonderbare Anwendung der Zugleine aufmerksam.[2]

In einem Hohlraum der Wagenwand war eine über die Decke hinausragende, die Zugleine tragende, Trommel gelagert. Stäbchen erlaubten, die seitlich an den Wagen vorbeiführende Leine zu verbinden. Im Abteil ließ sich mittels Kurbel diese Zugleine anspannen – das Rückdrehen funktionierte nicht. Wurde nun an der Zugleine ruckartig gezogen, fielen vor jedes Wagenrad Hemmschuhe. Diese Technik hat sich wohl kaum lange gehalten. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen legte um 1870 fest, daß wenigstens ein Eisenbahner eine Verbindung zum Lokomotivführer haben sollte, indem eine Zugleine mit der Dampfpfeife oder einer anderen Signalvorrichtung verbunden ist. Bei Personenzügen sollte die Leine über sämtliche besetzte Personenwagen führen. Die Niederschlesisch-Märkische und die Bergisch-Märkische Bahn hatten versuchsweise ein Drahtseil durch die Abteile des gesamten Zuges gespannt.

Für die deutschen Eisenbahnen wurde die vom Verein empfohlene Zugleine als Signalleine zur Dampfpfeife der Lokomotive verbindlich. Wie die Zugleine mit der Lokomotiv-Dampfpfeife verbunden war, zeigen die Skizzen.

Englische und französische Bahnen ließen die Zugleine mit der Tenderglocke verbinden. Die Zugleine sollte vom Zugpersonal und nur in Notfällen benutzt werden. Bei mehreren Bahnen war die Zugleine auch den Reisenden zugänglich; sie führte an einer Fensterseite vorbei, und Schilder machten auf die Einrichtung aufmerksam. Allerdings mußte sich der signalgebende Reisende weit aus dem Fenster beugen, um die Leine fassen zu können.

Die Oberschlesische Bahn bestimmte u.a. für die Zugbildung: Der Zugführer muß sich gemeinsam mit dem Stationsvorsteher überzeugen, daß die Signalleine mindestens 190 m lang, ohne Knoten und unbeschädigt ist. Ferner, daß diese Leine bei Personenzügen über den ganzen Zug, bei gemischten Zügen mindestens über alle Personenwagen und bei Güterzügen wenigstens über die ersten 50 Achsen durch den Schlußschaffner so eingehangen, angespannt mit der Dampfpfeife verbunden und am Ende befestigt wird, daß sie glatt ist, frei spielt und jedem Fahrbeamten stets zur Hand ist.[3]

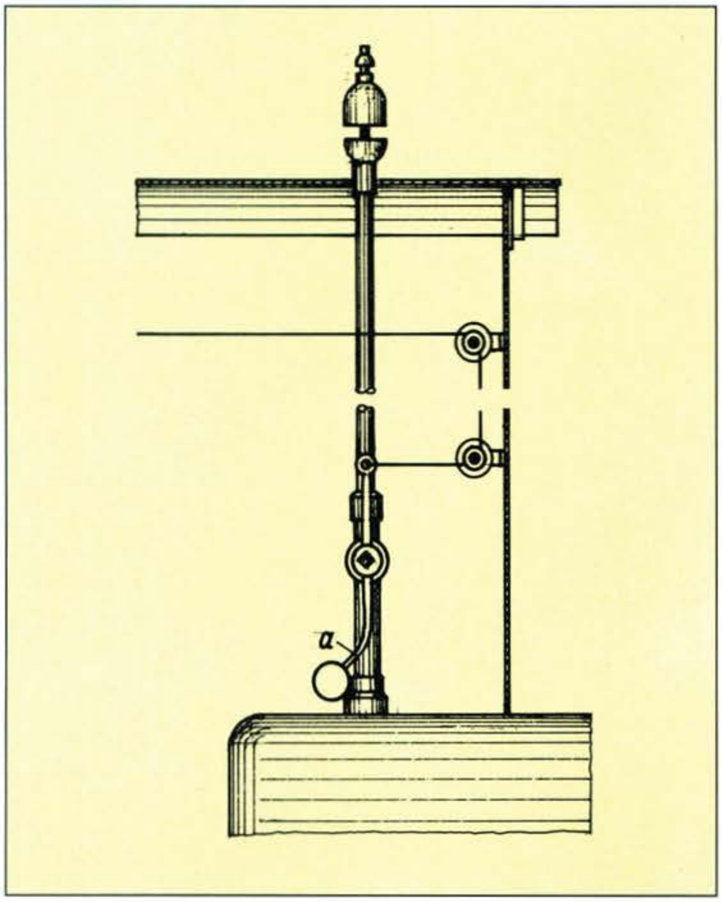
Im praktischen Betrieb wird die

Vom Ursprung des Lokomotivpfiffs

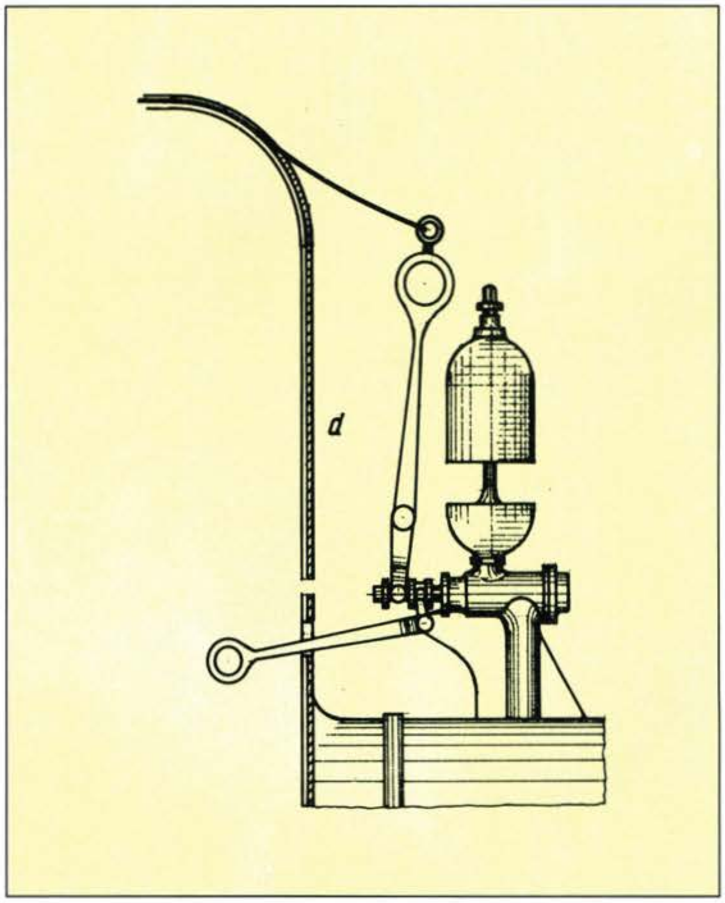
»Von dem Ursprung des Lokomotivpfiffs gibt Mon Dimanche eine interessante Schilderung. Im Jahre 1833 stieß die Lokomotive HAMSON der von Leicester nach Swanington führenden Bahn bei der Kreuzung der Landstraße von Thornson auf einen Karren, der von einem Pferde gezogen wurde. Der Maschinist setzte sofort das Horn an, das einzige Signal, über das er verfügte, aber der Lärm des Zuges übertönte den Warnungsruf, der Wagenführer fand nicht mehr Zeit auszuweichen, und der Karren mitsamt seinem Inhalt wurde von der Maschine umgeworfen. Der Unfall machte damals großes Aufsehen; noch am selben Tage eilte der Direktor der Bahnlinie zu George Stephenson, der ein Hauptaktionär des Unternehmens war und hielt Vortrag über das Ereignis. Dabei machte er den Vorschlag, man möge doch die Lokomotive mit einer Pfeife ausrüsten, die gleich durch den Dampf der Maschine in Tätigkeit gesetzt werden könnte. 'Die Idee ist gut', meinte Stephenson, 'man muß eine Probe machen'.

Von einem Instrumentenhändler wurde eine erste Pfeife geliefert, und ihr Erfolg war so günstig, daß die Bahngesellschaft beschloß, alle ihre Lokomotiven mit solchen Dampfpfeifen auszurüsten. Die Gesellschaft bezahlte den beschädigten Wagen, ersetzte 50 Pfund Butter und 80 Dutzend Eier, die bei dem Unfall vernichtet worden waren: Die vielen Eier waren eigentlich der Anlaß, aus dem indirekt die Lokomotivpfeife hervorging. Sie war zuerst eine Art Trompete, die durch den Dampf zum Tönen gebracht wurde, aber bereits im folgenden Jahr ging man zu regelrechten Pfeifen über, wie wir sie noch heute an den modernen Lokomotiven finden.«

Zitiert aus:» Nachrichten für Grimma und Umgegend« vom 3. Mai 1910



Anschluß der Zugleine am Pfeifenhahn (a)



Befestigung nach englischem Vorbild vor dem Führerhaus (d)

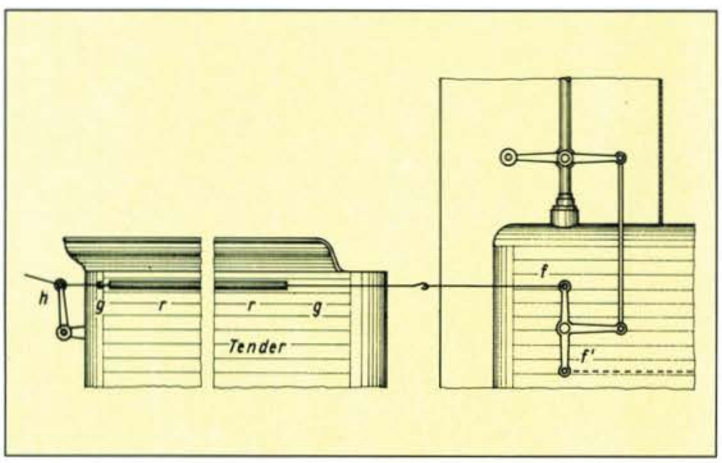
Zugleine kaum bequem und wirkungsvoll gewesen sein. Die Eisenbahn-Techniker-Versammlung in Düsseldorf empfahl 1874, die Signalbestimmungen zu lockern, indem Züge,.die ausschließlich aus Intercommunicationswagen (Durchgangswagen) bestehen, ohne Zugleine fahren dürfen. Doch noch hieß es in der »Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands« vom 1. Januar 1893: »Bei allen Zügen muß eine mit der Dampfpfeife verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Vorrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen, wie bei Zügen welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie bei Militärzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.«

Mit den durchgehenden Bremsen im Zuge und der Möglichkeit, im Notfall den Zug vom Wagen aus zum Halten zu bringen, ließ sich auf die unpraktische Zugleine verzichten. Um 1900 waren aber längst noch nicht alle Personenwagen mit der für durchgehende Bremsen erforderlichen Technik ausgestattet. Deshalb schrieb die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 [4] im § 58 noch vor: » A den Zügen / auf Hauptbahnen / an den Militärzügen / auf Nebenbahnen /, die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, ist eine Zugleine oder eine andere Einrichtung anzubringen, die es gestattet, vom Platze des Zugführers oder eines anderen, an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten aus ein hörbares Signal auf der Lokomotive ertönen zu lassen.«

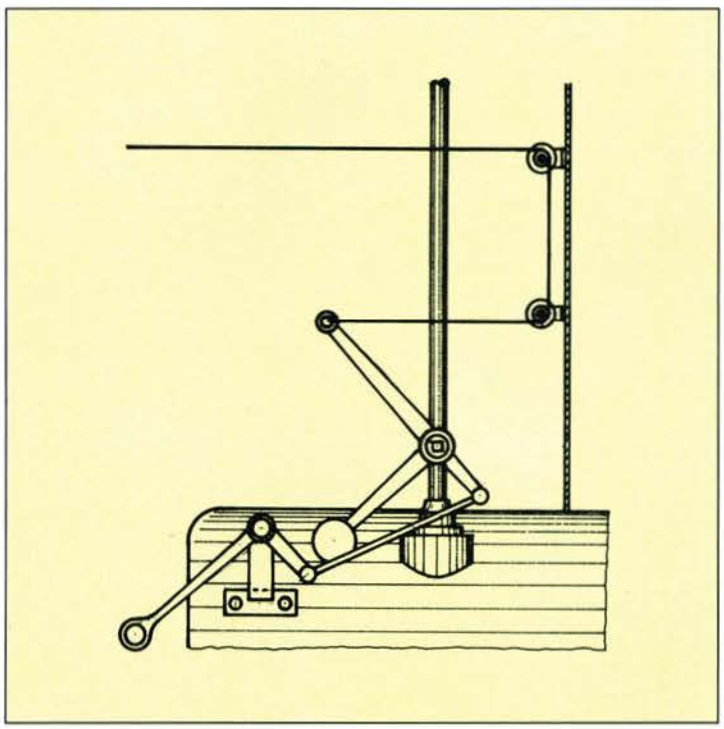
R. Preuß, Berlin

Quellenangaben

[1] Zeitung »Kamerad« (1899) 19, Seite 11
[2] Zeitung »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens« (1876) Seite 118, Sp. 171
[3] Handbuch für specielle Eisenbahntechnik Vierter Band, Leipzig 1875, Seite 523
[4] Reichsgesetzblatt 1904, Seite 387 ff
[5] Handbuch für specielle Eisenbahnbahntechnik, Dritter Band, Leipzig 1875, S. 899 u. S. 905/906



Die Zugleine ist am Hebel h des Tenders befestigt; über Stange r und Seil g wird der Doppelhelbel ff' erreicht. Die Befestigung bei f gilt für Vorwärtsfahrt bei f' für Rückwärtsfahrt.



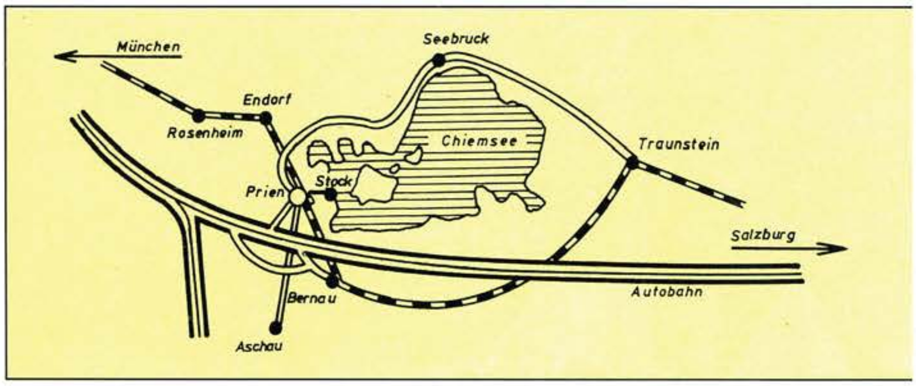
Zugleine an Lokomotiv-Dampfpfeifen der Firma Borsig



CHIEMSEEBAHN

Der Zug verläßt den Bahnhof Prien. Im Hintergrund die malerische Kulisse der Alpen.

Eine echte bayerische Lokalbahn verbindet noch heute den an der DB-Magistrale München – Salzburg gelegenen Bahnhof Prien mit der Schiffsanlegestelle Stock am Chiemsee. Die meterspurige Strecke wird in der Regel mit einer über 100 Jahre alten Kastendampflokomotive betrieben.



Einsteigen und Mitfahren

Den Bahnsteig der Chiemseebahn in Prien erreicht man über den DB-Bahnhof durch die Gleisunterführung. Die Bahn hat ihr eigenes kleines Empfangsgebäude, gelegen vor der malerischen Kulisse der bayerischen Alpen. – Ein schriller Pfiff von der nahegelegenen Straßenkreuzung kündigt den Lokalbahnzug an. Einige Augenblicke später fährt die Kastenlok mit sechs oder sieben Zweiachsern ein. Während die Reisenden den Zug verlassen, wird die Lok umgesetzt. Inzwischen steht der wiederum gut besetzte Zug mit rund 300 Plätzen zur Abfahrt bereit. Die Fahrt zum Chiemseehafen beginnt. Der Zug kreuzt die stark befahrene und mit einer Haltlichtanlage gesicherte Straße nach Stock. Mit 10 ‰ Gefälle rollt die Dampfbahn vorbei an Parkanlagen und Pensionen. Von der Bühne des ersten Wagens aus kann man den Lokführer bei seiner Arbeit beobachten. Nach Passieren der Straßenkreuzung am Seehotel ist der Chiemseehafen Stock erreicht.

Hier besteht ein direkter Übergang zu den Fahrgastschiffen der Chiemsee-Schiffahrt. Die Kastenlok wird vom Zug abgekuppelt und fährt neben den Lokschuppen, um den Wasservorrat über einen Schlauch zu ergänzen. Wenig später verläßt der Zug wieder Stock in Richtung Prien.

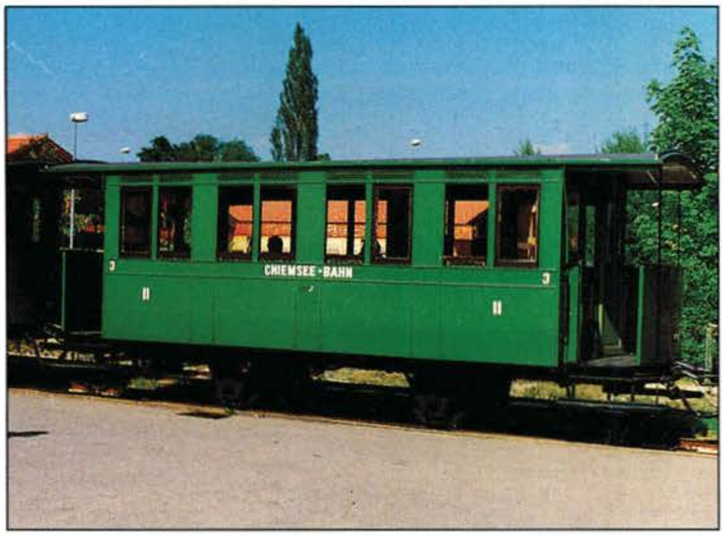
Blick in die Vergangenheit

Anlaß für den Bau der Lokalbahn war das wachsende Verkehrsaufkommen zur Chiemsee-Schiffahrt, das mit Fuhrwerken allein nicht mehr bewältigt werden konnte. Aus Schaulust strömten tausende Menschen an den Chiemsee, um das Schloß des unter geheimnisvollen Umständen gestorbenen Bayern-Königs Ludwig II. kennenzulernen. Als Zubringer zur Chiemsee-Schiffahrt beantragte der Eigner der Schiffahrtslinien, Ludwig Feßler, den Bau einer Eisenbahn zwischen der Staatsbahn und dem Chiemseehafen Stock, der im Juni 1887 genehmigt wurde. Mit dem Inhaber der Münchener Lokomotivfabrik, Kommerzienrat Krauss, bildete Ludwig Feßler darauf eine Geschäftsgemeinschaft zum Bau einer schmalspurigen Dampftrambahn von Prien bis Stock. Nach nur 70 Tagen Bauzeit fand am 9. Juli 1887 die feierliche Eröffnungsfahrt statt. Bis zum Jahre 1909 hatte die Bahn eine Streckenlänge von 1,9 km. Nachdem die Bayerische Staatsbahn ihre Gleisanlagen im Bahnhof Prien erweitert hatte, wurde die Station der Chiemseebahn auf die Ostseite der Staatsbahn verlegt, wodurch die Kreuzung mit der Staatsbahn wegfiel und sich die Streckenlänge auf 1,8 km reduzierte.

Mit Ausnahme der Kriegs- und Nachkriegsjahre von 1944 bis 1948 war die Bahn regelmäßig inBetrieb. Bis 1966 wurden nochKohlen für Dampfer der Chiem-



Das dieselbetriebene Double, abgestellt im Bahnhof Stock



Personenwagen 2. Klasse mit Verglasung



Die Kastendampflokomotive der Chiemseebahn aus dem Jahre 1887 im Bahnhof Prien.



Noch einmal einen Blick auf die Dampflokomotive. Der Wasservorrat wird mit Hilfe eines Schlauches ergänzt.

see-Schiffahrt mit Güterwagen über die Strecke transportiert, wobei die Wagen über einen Steg neben die Dampfschiffe rangiert wurden.

Und heute?

Die Chiemseebahn fährt seit Anbeginn nur während des Sommerfahrplanes (siehe praktische Hinweise). Als Verkehrsmittel, Touristenattraktion und Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde aus aller Welt erfreut sich die Chiemseebahn großer Beliebtheit. Seit 1980 steht sie unter Denkmalschutz, und 1986 wurde ihre Betriebskonzession bis zum 5. Juni des Jahres 2036 verlängert.

Die Fahrzeuge

Die Chiemseebahn hatte bis 1983 nur ein Triebfahrzeug. Seitdem gibt es außerdem eine meist auf einem Nebengleis in Stock abgestellte Kastenlok. Beim näheren Hinsehen entpuppt sich dieses Fahrzeug als ein dieselbetriebenes Double. Ein zweiachsiges Werkbahnlokfahrwerk mit Außenrahmen wurde 1983 mit einer Kesselimitation und Kastenaufbau versehen. Das Äußere wurde weitgehend der Dampflok nachempfunden, sogar der typische Krauss-Schornstein mit Krempe nachgebaut. Die Lok dient als Reserve bei Ausfall der Dampflok. Diese wurde bereits 1887 von Krauss gebaut und mit der Fabrik-Nr. 1813 ausgeliefert. Die zweiachsige Kastenlok mit Allan-Steuerung und Flachschiebern ist für den Einmannbetrieb vorgesehen. Der Wasservorrat befindet sich im Rahmen, die Kohlen liegen in einem Kasten hinter dem Kessel. Vergleichsweise zu anderen Trambahnlokomotiven hat dieser Zweikuppler keine Triebwerksverkleidung.

In der Winterpause 1957/58 erhielt die Maschine einen neuen Kessel. Mitte der 60er Jahre wurde die Ölbeleuchtung durch eine elektrische Beleuchtung mit Scheinwerfern ersetzt, die nicht so recht zum Äußeren des Veteranen paßten. Inzwischen hat die Lok wieder dekorative Laternen alter Bauart erhalten. Einmalig sind die Schienenräumer. Anstelle von Metallprofilen sind Reisigbesen an einer Halterung befestigt, die die Spurrillen freihalten.

Der Wagenpark besteht aus zweiachsigen Personenwagen mit offenen Plattformen. Sämtliche Wagen weisen eine Länge über Puffer von 8 400 mm und einen Radstand von 2 800 mm auf. Es handelt sich um fünf halboffene Sommerwagen der 2. Klasse mit Verglasung sowie einen kombinierten Personen-/Gepäckwagen mit je einem Abteil 1. und 2. Klasse. Abgesehen von der nachgerüsteten Druckluftbremse der Bauart Knorr fahren die Wagen noch heute im Originalzustand. Der ehemals vorhandene Salonwagen befindet sich seit 1975 im Technischem Museum Marxell bei Karlsruhe.

Die beiden einzigen Güterwagen der Bahn waren von offener Bauart, hatten Bremsersitze und abnehmbare Bordwände. Bei einer Länge über Puffer von 6 830 mm betrug der Radstand 2 700 mm. Die Güterwagen dienten vorrangig dem Kohle-, aber gelegentlich auch dem Getreide- und Biertransport. Nach Einstellung des Güterverkehrs wurde ein Fahrzeug verschrottet, und das andere wird derzeit als Ersatzteillager genutzt.

Horst Winkelmann

Quellenangaben

[1] Schrader, Klaus-Joachim: Dampflokschuppen. Gifhorn, 1969

[2] Hehl, Marcus: Die Chiemseebahn. Freiburg 1987

[3] Die Chiemseebahn. Modellbahnrevue 3/69

[4] Informationsmaterial der Chiemsee-Schiffahrt

Fotos: Verfasser (1990)

Fluchtversuch unmöglich

Ihr Artikel über die Sicherungsanlagen in Staaken, Griebnitzsee und Drewitz war das einzig Lesenswerte im MEB 2/91 – der Kauf des Heftes lohnte schon deshalb. Einen Nachsatz zum Artikel von Herrn Kuhlmann halte ich jedoch für sehr wichtig: Die Hauptverwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens, die sich um die sicherungstechnische Ausgestaltung der Grenzbahnhöfe verdient machen mußte, wurde viele Jahre von Herrn Hans Klemm geleitet. Ironie der Wende: Selbiger Herr Klemm ist seit dem Juli 1990 Vorstandsvorsitzer der Deutschen Reichsbahn und emsig damit beschäftigt, beide Bahnverwaltungen zu verschmelzen. Daß Herr Klemm heute keine Gelegenheit ausläßt, seine Genugtuung über den Fall der »Widernatürlichen« innerdeutschen Grenze und die deutsche Vereinigung zu äußern, finde ich bezeichnend – und unbedingt der Erwähnung im MEB wert.

Christoph Schuhrich, Berlin

100 Jahre ZOJE

Wie sicher noch bekannt ist, feierte die Zittau-Oybin/Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE) im vorigen Jahr ihr 100jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß sollten verschiedene Publikationen herausgebracht werden, die leider nicht zur Festwoche im Mai zur Verfügung standen (Liefertreue a la DDR).
Nun sitzen wir als Modellbahnclub, der sich selber finanzieren muß, auf hohen Stückzahlen. Sicher wird es Interessenten an den Veröffentlichungen geben. Es handelt sich um:
- »Referenz für eine kleine Bahn«. Broschur, 6,- DM + Porto;
- »Schmalspurbahn Zittau-Oybin/Jonsdorf«. Color-Postkartenserie, 3,- DM + Porto;
- »Kleine Schienenfahrzeugparade der 60er bis 80er Jahre«. Sw-Fotoserie, 2,50 DM + Porto.

Die Angebote sind gegen Überweisung oder Briefmarken zu haben beim Zittauer Modelleisenbahn Club, Martin-Wehnert-Platz 2, O–8800 Zittau.

Karl-Heinz Stange, Kassierer

S fehlt

Die Industrie zeichnet sich, ob Osten oder Westen, durch extremen Konservatismus aus. Was irgendwann einmal begann, wird fortgesetzt und durchgezogen und zu Tode geritten. Man hat Scheuklappen an. Die Industrie ist heute so dumm wie vor 20 Jahren, man latscht in ausgetretenen Pfaden, macht Doppel- und Dreifachentwicklungen und bringt uns zum einhundertdreiundsiebzigsten Mal die preußische T 3 nahe.
Wenn ich ein Unternehmer wäre und kreditwürdig und initiativ und von einem guten Team umgeben, würde ich mit überlegen: H0 und N und TT und 0 und I und II, das gab's und gibt's bis zum Erbrechen. Na ja, die TTler werden heftigst widersprechen. Aber ich sah ROKAL schon vor vielen, vielen Jahren in weihnachtlich dekorierten Schaufenstern die Ovale ziehen…
Was ich noch nie sah, ist die Nenngröße S. Warum eigentlich? Das ist doch eine handfeste Baugröße, bei der es ordentlich was zu sehen gibt und für die man dennoch keine Kegelbahn braucht. Und wer macht schon lange Zugfahrten? Klubs, die mit Anlagen per Eisenbahnwagen über Land reisen. Angesichts des heutigen Detailfanatismus, der mehr das Modell als den Betrieb fördert, bietet sich Beschränkung auf ein Motiv aber viel eher an, was als weiteren Effekt hätte, daß sich der Modelleisenbahner damit identifizieren könnte. Der Bahnhof von Adorf, der Lokschuppen von Beburg, die Kirche von Cehausen und das Stellwerk von Deweiler, ein »wunderbares« Sammelsurium, ein Unfug in meinen Augen.
Ich würde genau wissen, was ich im Modell auferstehen lassen möchte: Lindau am Bodensee. Ein Bahnbetriebswerk auf kleinster Fläche, Bahnhof dito. Und was stand dort vor dem Schuppen oder vor dem Zug? Fast buchstäblich alles: Einheitslok, Bayern, Badenser, Württemberger, Preußen, Kolleginnen aus Österreich, Elloks aus Österreich und der Schweiz… Von der 01 bis zur 98er war alles (beinahe alles) vertreten.

Vielleicht sollte man auch darüber nachdenken, ob es immer nur Kunststoff sein muß und ob nicht der gute alte Zinkdruckguß besser wäre. Vielleicht sollte man bei Dampfloks viele Details nicht mehr in die Form gravieren, sondern nur Bohrungen vorsehen, in die dann Zurüstteile etc. geklebt o. ä. würden. Das käme dem Geldbeutel und der Bastelgesellschaft zugute.
Vielleicht sollte man tief in der MIBA graben und würde den Dampfbetrieb per Trockeneis fröhliche Urständ' feiern lassen. Man könnte soviel tun, aber offenbar will man nicht.
Also weiter mit Z 3 und ICE

Ralf Lauer, Klein-Winterheim

Pro und Contra

Als langjährige Leser auch Ihres alten Modelleisenbahners können wir nur sagen: Hut ab vor dem neuen; was Sie bei den hohen Kosten für nur 2,50 DM gegenüber den anderen »Westzeitschriften« (für 10,- DM) an Farbe und Druckqualität herausbringen, finden wir großartig. Das muß einmal gesagt werden. Sicher gibt es immer etwas zu verbessern, und zum Sammeln wäre ein DIN-A-4-Format besser. Aber es ist doch nichts gegenüber früher. Ihre Themen aus aller Welt (China, Albanien, Fluchtversuch): sehr gut angekommen. Lassen Sie sich nicht entmutigen – machen Sie weiter so – und bringen Sie auch Gleispläne!

Berliner Verkehrs-/Eisenbahnfreunde, (ex West) Berlin

Zusammenschluß

Als im Juni 1990 HO und Konsum ihre »minderwertigen« DDR-Erzeugnisse verramschten, schüttelten viele Bundesbürger den Kopf – und langten zu. Warum plötzlich Kartoffeln aus Mecklenburg oder Gurken aus dem Spreewald nichts mehr taugen sollten, war nicht so ganz klar. Und als die Sachwerte verscherbelt waren, kam auch gleich noch so mancher ideelle Wert hinterher, der es nun wirklich nicht verdient hätte. Go West um jeden Preis. Doch unter Berücksichtigung des Mangels in der DDR in den vergangenen Jahren läßt sich durchaus Verständnis für den Run auf alles Westliche entwickeln.
Indessen – nicht jede bunte Plastiktüte hat auch Inhalt. Wenn sich jetzt der DMV beim BDEF anbiedert und dabei sicherlich geschluckt würde, dann hat das nichts mehr mit mangelnder D-Mark oder fehlender westlicher Technologie zu tun. Das gehört schlichtweg in die Kategorie fehlenden Selbstbewußtseins.
Die Arbeitsgemeinschaften im DMV haben in der Vergangenheit Großartiges unter schwierigsten Bedingungen geleistet. Der kritische Beobachter aus dem Westen wußte dabei durchaus zu unterscheiden zwischen staatlich verordneter Gesellschaftspolitik und den persönlichen Leistungen der Menschen. Warum also Vereinigung und dann auch noch mit dem BDEF?
Die innovative Phase der Eisenbahnfreunde-Bewegung en gros ist schon lange vorbei. Heute liegen die Aktivitäten bei kleineren, schlagkräftigen Gruppen. Ob der BDEF dafür noch das geeignete Koordinationsinstrument ist, bleibt zu bezweifeln, denn außer einigem pseudo-demokratischen Tralala und mißglückten Hauptversammlungen ist in jüngster Zeit für den Eisenbahnfreund nichts mehr herausgekommen.
Und das offizielle Organ des BDEF ist zwar eine hervorragend gemachte Hobby-Zeitschrift, in erster Linie aber ein gutes Geschäft für den Verleger. Der DMV ist keine Mecklenburger Kartoffel, die man notfalls in ein paar Jahren wieder anpflanzen kann. Die Mitglieder im DMV sollten ihren Vorstand schleunigst zur Ordnung rufen oder in die Wüste schicken. Und ihren DMV behalten. Bekanntlich belebt Konkurrenz das Geschäft. Deutschland ist groß genug für zwei Vereine. Einheit ist ja ganz schön, aber von zuviel Einheit sollten wir doch die Nase voll haben. Der MODELLEISENBAHNER könnte dabei sogar das offizielle Organ des DMV werden. Das ergäbe dann sogar einen roten Faden, den man gegenwärtig beim neuen Herausgeber noch etwas mühsam suchen muß.

Uwe-Jens Jansen, Wedel/Hamburg

Eisenbahnkatastrophe bei Schwiebus

Für viele Leser war der Bericht über die Eisenbahnkatastrophe bei Schwiebus Anlaß, uns zu schreiben.

Im wesentlichen wurden die bisher zu diesem Ereignis veröffentlichten Angaben bestätigt. Bemerkenswert aber erscheint uns die Zuschrift von Herrn E. Krause aus Potsdam, die wir nachfolgend wiedergeben:

»Am 26. Dezember 1942 vormittags gegen 10 Uhr bekam mein Großvater Paul Beer die telefonische Nachricht, daß in der vergangenen Nacht ein Fronturlauber-D-Zug bei Sternberg (Neumark) verunglückt sei. (Mein Großvater war zur damaligen Zeit »Ehren-Kreiswehrführer« aller Feuerwehren des Kreises Ost-Sternberg.) Weiter hieß es, daß die Feuerwehren in den umliegenden Orten und auch die Kreisfeuerwehr in Marsch gesetzt worden seien. Ich war zu dieser Zeit 17 Jahre alt und habe das alles hautnah erlebt. Noch am gleichen Tage, also am 26. Dezember 1942 bin ich dann per Fahrrad zum Unfallort gefahren. Dies war mit einigen Schwierigkeiten verbunden, da vom 25. zum 26. Dezember 1942 eine ca. 5 bis 10 cm starke Schneedecke entstanden war.

Zuerst fuhr ich nach Sternberg. Dort erfuhr ich, daß das Unglück in der Nähe des Bahnhofs Leichholz geschah. So bin ich dann über die Straße 167 Frankfurt (Oder) – Schwiebus bis zum Dorf Koritten gefahren und weiter über einen befestigten Feldweg hinunter zum Bahnhof Leichholz. Als ich dort eintraf, war die Unglücksstelle schon weitgehend geräumt. Viele Arbeiter waren damit beschäftigt, die Gleisanlagen zu erneuern. Aber genau hinsehen konnte man nicht; alles war weiträumig durch die Polizei abgeriegelt. Noch gut kann ich mich erinnern, wie nach einiger Zeit eine kleingedruckte Kurzmitteilung über den Unfall veröffentlicht wurde. Danach seien 33 Tote zu beklagen gewesen, die in einem »Gemeinschaftsgrab« auf dem Friedhof von Koritten beigesetzt wurden. Damaliger Kommentar meines Großvaters, der unmittelbar an den Bergungsarbeiten teilnahm: ‚Bei den 33 Toten wurde offensichtlich eine »0« am Schluß vergessen!' Einige Monate später hat ein Nachbar, der beim Amtsgericht tätig war, folgendes erzählt: Er habe die Gelegenheit gehabt, die Gerichtsunterlagen zu dem Eisenbahnunglück bei Sternberg einzusehen. Es ist festgestellt worden, daß zum Zeitpunkt des Unfalls ein Schneesturm tobte. Dieser Sturm kam genau auf die Signale, so daß eventuell die farbigen Glasscheiben der einzelnen Signale mit einer ca. 1 cm starken Eisschicht bedeckt gewesen sein könnten. Eine Sichtbehinderung war auf jeden Fall gegeben. Weiterhin wurde festgestellt, daß der mit Benzin gefüllte Kesselwagenzug im Bahnhof Topper vom nachfolgenden D-Zug überholt werden sollte. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Leichholz war wohl eine Zugtrennung im letzten Teil des Zuges. Dieser Umstand soll in Verbindung mit der Wetterlage das auslösende Moment für die Katastrophe gewesen sein. Übrigens war der D-Zug mit über 100 % besetzt.«

Schlußfolgerung

– Bei der Eisenbahnkatastrophe in der Nacht vom 25./26. Dezember 1942 (richtig ist wohl doch laut Blaubuch 1941 die Nacht vom 26./27. Dezember 1941) handelte es sich um den DmW 123.

– Wenn man bedenkt, welcher Sachschaden durch das Auffahren des DmW 123 auf den Dg 7053 – mit Benzin beladene Kesselwagen – verursacht wurde (die Höchstgeschwindigkeit der D-Züge betrug trotz des Krieges damals noch 120 km/h), so kann ich der Bemerkung des Großvaters von Herrn Krause ohne weiteres folgen. Nur eine Null fehlte an der Zahl der Toten! Mit anderen Worten: Die damals genannte Zahl der Toten – 284 – wird nicht aus der hohlen Hand gegriffen sein. Ein Massengrab für die Toten spricht ebenfalls für sich! Man muß davon ausgehen, daß es sich hier um eine symbolisierte Beisetzung gehandelt hatte – denn die Mehrzahl der Reisenden verbrannten.

Kurt Gollasch, Gotha

Alfred Gottwaldt

Menschen am zerstörten Anhalter Bahnhof

Mit einem besonderen Buch gibt das Berliner Technikmuseum ersten Einblick in sein beachtliches Fotoarchiv. Vierzig eindrucksvolle Dokumentaraufnahmen des Deutsch-Amerikaners Henry Ries zeigen Gesichter und Posen der Menschen, wie er sie auf einem der großen Berliner Kopfbahnhöfe in der Nachkriegszeit beobachtet hat: Reisende und Gepäckträger, Invaliden und Hamsterer, Kriegsgefangene und Soldaten stehen neben den Eisenbahnern auf den Bahnsteigen und vor den Zügen in dieser grandiosen Ruine. Der Fotograf Henry Ries, 1917 in Wilmersdorf geboren und 1938 emigriert, ist nach dem Krieg als amerikanischer Soldat wieder in seine Heimatstadt zurückgekehrt und hat eine Fülle sehr eindringlicher und künstlerisch hochstehender Aufnahmen angefertigt. Das Museum für Verkehr und Technik und die Landesbildstelle haben jeweils einen Teil seiner Bilder vom Anhalter Bahnhof in der Blockadezeit erworben; in diesem Buch sind seine Aufnahmen erstmals fast vollständig veröffentlicht.
Mehr als vierzig Jahre nach ihrer Entstehung dokumentieren diese Lichtbilder Not und Bedürftigkeit, aber auch Stolz und Aktivität der Zeit nach Kriegsende. Der aufwendig gestaltete Bildband erinnert im Zeitalter der Wiedervereinigung an eine Epoche, in der die deutsche Spaltung durch die Blockade Berlins soeben begonnen hatte. Er wendet sich an Leserinnen und Leser mit Interesse an Stadtgeschichte, Zeitgeschichte, Eisenbahngeschichte und moderner Fotografie sowie an alle Freunde der Eisenbahn.
Die Schrift ist nur im Museum für Verkehr und Technik und einigen ausgewählten Verkaufsstellen erhältlich. Sie kostet im Museum 13 DM, außerhalb. 25 DM.

Menschen am zerstörten Potsdamer Bahnhof. Fotografien Henry Ries Berlin 1948. Ein Bildband des Museums für Verkehr und Technik, herausgegeben von Alfred Gottwaldt. Pappband, Kunstdruck, 40 Seiten, 35 Abbildungen.

Siegfried Bufe

Allgäubahn München-Kempten-Lindau

Diese Streckenbiographie gilt einer der schönsten deutschen Hauptbahnen. Vielen ist sie durch den jahrzehntelangen Einsatz der bayerischen S 3/6 in besonderer Erinnerung, andere rühmen die eindrucksvolle Fahrt durch die unverfälschte Landschaft des Oberallgäu. Der Verfasser ist nicht nur diesen Aspekten gerecht geworden, sondern er berichtet auch über die Entwicklung der Strecke und der Bahnhöfe.
Illustriert ist der Band u. a. mit großartigen Fotos von Gottfried Turnwald, der hier ein lebendiges Bild des Dampfbetriebs der fünfziger Jahre schuf und bewahrte.

Bufe-Fachbuch-Verlag Egglham. 176 Seiten, 340 Bilder, davon 32 in Farbe; Gleispläne; Fahrpläne. 64,- DM.

Markus Rabanser, Martin Hebenstreit

Die Bregenzerwaldbahn

Den Kennern der Schmalspurbahnszene ist die in Österreich gelegene Bregrenzerwaldbahn ein Begriff. Am 15. September 1902 wurde die in Bregenz beginnende und in Bregau endende Bahn als Privatunternehmen eröffnet. 1936 von der Staatsbahn übernommen, hielt sich der Güterverkehr in Grenzen. Der Reiseverkehr dagegen war bedeutend. Bereits am Anfang ihres Bestehens erwies sich die Bregenzerwaldbahn als ein Zuschußbetrieb. Besonders nachteilig wirkten sich zahlreiche Felsstürze, Überschwemmungen und andere durch die Natur hervorgerufenen Ereignisse aus. Betriebsunterbrechungen waren die Folge. Von 1980 bis 1983 wurde der Betrieb abschnittsweise eingestellt, die Gleise verschwanden vielfach, die Fahrzeuge transportierte man ab. Inzwischen ist ein von Bezau ausgehender Strekkenabschnitt als Museumsbahn wieder reaktiviert worden. In dem vorliegenden Buch findet der Schmalspurfreund alles Wissenswertes über die Bregenzerwaldbahn exakt recherchiert. Es wurden vor allem Primärquellen ausgewertet und in der Gesamtdarstellung berücksichtigt. Ebenso kann die Bildauswahl als gelungen bezeichnet werden. Etwas ungewohnt ist die streng chronologische Beschreibung des Fahrzeugparks am Ende des jeweiligen Kapitels über die Etappen der Entwicklungsgeschichte. Dem Fahrzeugfan wird diese Gliederung des Stoffes etwas unübersichtlich erscheinen. Unabhängig davon: Das Buch ist weiterzuempfehlen.
Wilfried Mengel

Hecht-Verlag, A–6971 Herd. 248 Seiten, zahlr. Abb.

Rudolf Reichel, Hans Hufnagel

Wälder und Dampf

1000 km auf den Waldbahnen Rumäniens

Dieses Buch stellt eine vollständige Aufnahme aller rumänischen Waldbahnen vor, die zwischen den Jahren 1987 und 1989 noch in Betrieb gewesen sind.
Es befinden sich einige Waldbahnen darunter, von deren die Autoren annehmen, daß bisher noch niemals darüber ein Foto veröffentlicht wurde.
Systematisch nach Bahnen geordnet, findet der Leser in 21 Kapiteln ausführlich aufgeführt: Loklisten und Stationierungen, Fahrparkbeschreibungen, Streckenskizzen mit Stationen, Abzweigungen und Kilometerangaben, Lagebeschreibungen; insgesamt ca. 160 Farb- und Schwarzweißfotos aus vier Jahreszeiten und von höchster Qualität. Bei der Auswahl der Fotos wurde vom Fotografen Hans Hufnagel besonders auf die Darstellung der Waldbahnzüge inmitten der großartigen, faszinierenden Landschaft Bedacht genommen. Wälder und Dampf ... Dem Leser wird Gelegenheit geboten, eine Fahrt auf der 760-mm-Spur entlang flinker Gebirgsflüßchen, durch dunklen Wald, durch romantische, oft noch unberührte Karpatentäler zu erleben. Informiert wird man auch über die Lebensumstände, die Lebensart der Menschen, die sich vorwiegend mit der Holzbringung beschäftigen, deren Gemüt und oft außergewöhnlich rührende Gastfreundschaft.

Verlag Wälder und Dampf, Otto Novacek, Linzer Straße 64, A–3003 Gablitz

Dampf-Sinfonie

Als 1989 die CSD das 150jährige Eisenbahnjubiläum begingen, war das Anlaß für den NADAS-Verlag, (endlich) einen Bildband über die letzten Jahre des Dampfbetriebes auf CSD-Gleisen herauszubringen. Man vergab den Auftrag nicht an einen Fotografen, sondern wählte aus den Sammlungen von acht Lichtbildnern (vermutlich alles Amateure) 229 Schwarz-weißfotos – sicher nicht der schlechteste Weg, kommen dadurch doch unterschiedliche Bildauffassungen zusammen und gestalten ein Werk abwechslungsreicher. Das Ganze nennt man »Dampf Sinfonie«. Die Kapitel sind jeweils nach einem musikalischen Tempo benannt; so ist der Abschnitt über Dreizylinderlokomotiven mit »Im Walzertakt« überschrieben.
Im Buch werden die wichtigsten Baureihen im Einsatz gezeigt, die sich in den sechziger und siebziger Jahren noch im Bestand der CSD befanden. Neben zahlreichen Neubauten aus der Nachkriegszeit, mit denen sich die CSD einen guten Namen unter den anderen europäischen Bahnverwaltungen eroberte, findet man auch altertümliche Einzelgänger und gute Bekannte, wie die preußische G 10. Herausragend sind die stimmungsvollen Landschaftsaufnahmen. Zu bemängeln ist wieder einmal die Papierqualität. Doch angesichts der Tatsache, daß es zur Zeit keinen anderen Bildband über CSD-Dampflokomotiven gibt, ist dieser ein unbedingtes »Muß« für jeden, der sich für Lokomotiven unserer Nachbarn interessiert.

Parni Symfonie. Verlag NADAS, Praha 1989. Tschechisch, Resümee in deutsch, 240 Seiten. 76,– Kronen.

Sehr geehrte Redaktion,

bei der Besprechung unserer Broschüre »75 Jahre Leipzig Hauptbahnhof« im Modelleisenbahner Nr. 2/91 ist Ihnen ein abschrekkender Fehler unterlaufen. Natürlich bieten wir das 50 Seiten starke Heft nicht zu dem fälschlicherweise genannten Wucherpreis von **DM 19,80**, sondern für **DM 9,80** an. Im Fachhandel war es allerdings schon vor dieser Meldung vergriffen. Letzte Exemplare sind aber noch direkt beim Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck, erhältlich.

Modell Eisen Bahner



LETZTE MELDUNG:

DB-Weltrekord mit Güterzug

Am 19. März wurde bei Minden ein neuer Weltrekord aufgestellt. Dabei fuhr ein aus zweiachsigen InterCargoExpress-Wagen (siehe MEB 3/91, Seite 33) gebildeter Güterzug 213 km/h! Nach Informationen aus Fachkreisen soll dabei das volle Leistungsvermögen der neuen Wagen noch nicht erreicht worden sein.

Andreas Petereit

Eisenbahnferien am Rhônegletscher

Die legendäre Furka-Bergstrecke, 1981 zugunsten eines bombastischen Tunnelbaus stillgelegt, wird von europäischen Eisenbahnfreunden reaktiviert. Sponsoren unterstützen das Vorhaben finanziell. Die ersten Original-Dampfloks sind aus dem vietnamesischen Dschungel wieder in ihrer alten Heimat eingetroffen. Eine Museumsbahn in Reinkultur entsteht.

Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel · (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Thilo Blamberg · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rainer Ippen · Rolf Jünger · Jörg Ledderboge · Dietmar Lehmann · Bernd Neddermeyer · Lutz Neve · Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Volker Vondran · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz
Verlagsleiter: Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

Einem Teil der Auflage liegen Prospekte des Interest-Verlags, Kissing, bei.



90 Jahre Heidekrautbahn

Die bekannteste ehemalige Privatbahn im Großraum Berlin begann bis 1961 in Wilhelmsruh und führte an die Schorfheide. Noch heute gehört die ehemalige Niederbarnimer Eisenbahn AG zu den wichtigsten Verkehrsträgern der Fläche nördlich Berlins - und: Es war die einzige Privatbahn in der damaligen sowjetischen Besatzungszone, die am 1. April 1949 nicht von der DR übernommen werden durfte.



Miniaturen in TTe

Nun brauchen die TT- Modelleisenbahner nicht mehr auf ihre sächsische Schmalspurbahn zu verzichten: Matthias Hengst aus Dresden baute Loks und Wagen in der Nenngröße TTe. Die Fahrzeuge rollen auf den kleinsten industriell hergestellten Gleisen, der mini-club Z-Größe der Firma Märklin. Eine Beitragsserie, auf die schon viele TT-Freunde gewartet haben.

Transit für die Sowjetarmee

Zu DDR-Zeiten mußte er totgeschwiegen werden: Der priviliegierte Durchgangsverkehr im Raum Swinoujscie, dem einstigen Swinemünde, und der Insel Usedom bot eisenbahnorganisatorische Einmaligkeiten. Sie stehen im Mittelpunkt dieses Stücks deutscher Nachkriegsgeschichte.



Des Kaisers alter Wagen

Kaiser Wilhelm Zwo pflegte in Wildpark einzusteigen, wenn er mit dem Hofzug durchs Reich fuhr. Vieles ist verschwunden: er selbst, sein Schloß, sein Reich. Doch einiges ist erhalten: sein Bahnhof, sein Salonwagen. Ein ausführlicher Bericht über Schicksal, Zustand, Möglichkeiten und Absichten.



Wir



warten



auf

das

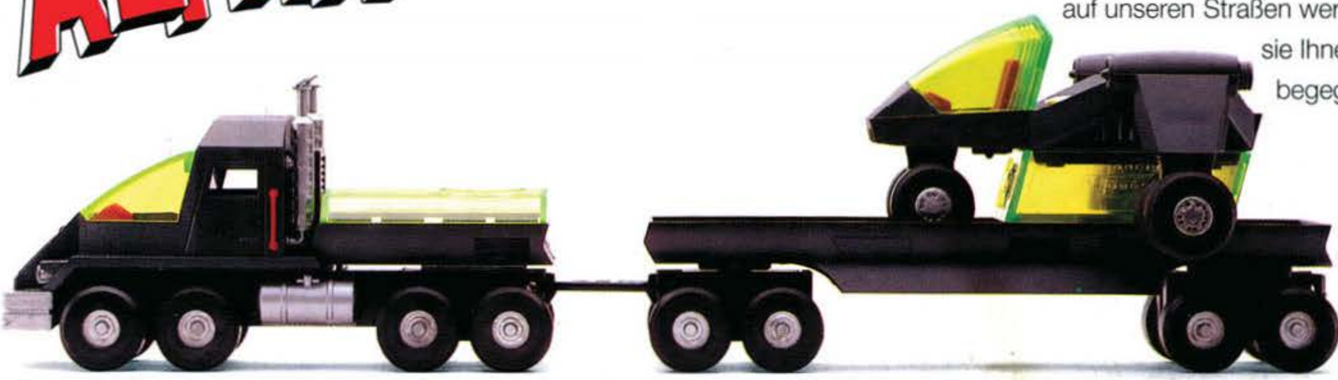


Vorbild.

ALPHA

Design und Technik by Märklin. Phantastische Modellautos für kreatives Verändern und Verwandeln. Ob Spoiler-, Labor-, Bus-, Garagen- oder Batterie-Element – alle Elemente haften mit Magneten und sind frei untereinander kombinierbar. Federnd gelagerte Kunststoffräder mit Metallkern garantieren absolute Leichtlaufeigenschaften mit der jeweils richtigen Bodenhaftung.
Ein Modellauto-Thema mit Variationen. Jeder wird sein eigener Konstrukteur.
ALPHA – die Faszination der Technik mit vielen interessanten und raffinierten Details in bewährter Märklin-Qualität.
Ein Muß für jeden Sammler.

Besuchen Sie Ihren Fachhändler*. Er fährt gerne unsere Modelle für Sie vor und Sie mit Sicherheit darauf ab. Und vielleicht irgendwann, irgendwo auf unseren Straßen werden sie Ihnen begegnen.



*oder fordern Sie Informationen direkt an bei: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Kennwort "Sammler", Postfach 8 60 / 8 80, 7320 Göppingen.